

Was auf die Autofahrer zukommt

Wie Sie Glatteis meistern

Wie wirtschaftlich ist der Mercedes-Fünfzylinder?

BMW 318 · Fiat 132 · Opel Ascona

Ford greift an

Der neue Taunus



Gesamt für 0.50, Prater-Taxi 4.20, Freyschütz 9.80, - Gießbrunn für 45,-, - Italien 860, Jagdrevier 10.20, - Luxemburg für 40,-, - Material für 2.00, Norwegen für 4.50
 (inkl. natz.), Österreich 18.20, - (inkl. Natz.), Prater-Eis 22.50, Schweden für 6.50 (inkl. natz.), Schweiz für 3,-, Spanien Plus 75,-, USA 10.1.50, -
 Prater für 0.50



Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.690,-* · Mazda 1300 Limousine, 2-türig, 66 PS, 145 km/h, DM 7.990,-* · Mazda 818 Limousine, 75 PS, 156 km/h, DM 9.980,-* · Mazda 818 Coupe, 75 PS, 160 km/h, DM 10.400,-* · Mazda 818 Variabel, 75 PS, 156 km/h, DM 10.500,-* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 153 km/h, DM 10.980,-* · Mazda 616 Coupe, 75 PS, 153 km/h, DM 11.480,-* · * Unverbindliche Preisempfehlung

Kleiner Preis von Deutschland.

In Deutschland ist das Autofahren nicht gerade preiswert. Deshalb baut Mazda Autos, die einen hohen Gegenwert für ihren Preis bieten. Zum Beispiel den Mazda 818: Genau 21 Extras umfaßt das serienmäßige Zubehörpaket.

Jeder Mazda ist das Ergebnis der Mazda-Forschung. In den robusten, modernen, kraftvollen Motoren. In der eingebauten, lebenswichtigen aktiven und passiven Sicherheit. In der Ausgereiftheit, die sich in jedem Mazda auf der weiten Welt ausdrückt: 1974 waren es 740.088.

Das Automobil von Mazda.
Ein nahtloses Programm des Herstellers, der

zu den 10 größten Automobilkonzernen der Welt gehört. Limousinen, Coupes, Kombi zwischen 45 und 75 PS. Mit niedrigen Endpreisen zwischen 7.690,- DM und 11.970,- DM (Unverbindliche Preisempfehlung), die wirklich viele Extras einschließen.

Besuchen Sie Ihren Mazda-Händler. Fahren Sie den „Kleinen Preis von Deutschland“. Ihren kompletten Mazda. Von einem der professionellsten Automobilhersteller der Welt. Damit Autofahren kein teurer Spaß wird.

Wenn Sie mehr über Mazda mit den vielen serienmäßigen Extras zum erstaunlich günstigen Preis wissen wollen, rufen Sie

Mazda an oder schreiben Sie uns. Wir schicken Ihnen ausführliche Prospekte und die Liste der Händler, die Sie gern zur unverbindlichen Probe hinters Steuer lassen.

mazda

02103/58061

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41 - 47 · 4010 Hilden

auto motor und Spaß



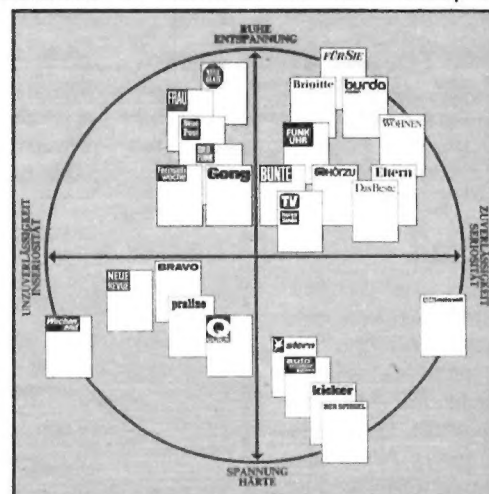
Ferdinand Simoneit

Menschen, Tiere und Sachen haben eines gemeinsam: den Besitz von Image. Alles, was wir im Leben antreffen, besitzt ein Immitsch (Georg Heinz Hommen, Vorstand bei Renault Deutschland, spricht's „Immaasch“ aus), ob der Betroffene es nun gern hat oder nicht, ob es richtig oder total falsch ist. Wem die öffentliche – und die veröffentliche – Meinung ein Image verpaßte, kommt davon nicht mehr los. Franz Josef Strauß, beispielsweise, gilt als ruppig, Helmut Schmidt als ein Macher; Esel sind immer dumm, ein Volkswagen ist zuverlässig, und ein Volvo gilt als sicher. Auch auto motor und sport hat ein Image, wie zahlreiche eigene und fremde Untersuchungen zeigen. Kennen Sie auto motor und sport?

Über unsere Leser wissen wir selber ziemlich genau Bescheid: Jedes Heft erreicht fast zwei Millionen Käufer und Mitlesende, rd. 1,5 Millionen davon sind Männer. Der Anteil der Männer vor dem besten Mannesalter – bis zu 39 Jahren – beträgt 67 Prozent. Das Verhältnis zwischen auto motor und sport und seinen Käufern, die sogenannte Leser/Blatt-Bindung, ist bei uns besonders eng: 58 Prozent unserer Leser würden zum Beispiel versuchen, ein neues auto motor und sport-Heft zu kaufen, wenn sie das erst flüchtig gelesene Exemplar verlieren würden („Stern“: 37, „Spiegel“: 56 Prozent). 73 Prozent aller „Stern“-Menschen und 89 Prozent aller „Spiegel“-Gucker wären enttäuscht, wenn ihre Zeitschrift eingestellt würde; aber uns würden 90 Prozent der Leser eine Träne nachweinen (doch keine Angst: Wir machen ja weiter). 82 Prozent der Leser sind der Meinung: „auto motor und sport macht einfach Spaß.“

Unsere Leser befragen wir regelmäßig in einem „Copytest“, wie sie unser Heft nutzen. Jüngst unterzogen wir die Ausgaben 22 (Titelbild: Der kleine Mercedes) und 24 (Titelbild: Neuer Porsche 924) einem dieser Copytests. Das Inhaltsverzeichnis in Nummer 22 zum Beispiel wurde von 80 Prozent der Befragten gelesen, die Präsentation des kleinen Mercedes von 85 Prozent beachtet, und der große Peugeot 604 SL („Salonlöwe“) kam bei 89 Prozent an. Die meistgelesene Seite im Heft: die Doppelseite mit der Vorschau auf die Themen des nächsten Hefts mit 90 Prozent.

Wie andere uns sehen, das wissen wir jetzt aus einer Untersuchung des Springer-Konzerns, die unter dem Titel „Zeitschriftenprofile, die Positionierung von Zeitschriften im Imageraum“ herauskam und auto motor und sport als einzige Kaufzeitschrift des Automobilmarkts für untersuchenswert hielt. Da steht unser Blatt in jenem Viertel, dessen Kennzeichen „Zuverlässigkeit/Seriosität“ und „Spannung/Härte“ sind. Mit unseren Viertel-Nachbarn können wir uns sehen lassen: „Stern“, „Spiegel“, „Kicker“ und das Verbandsblatt „ADAC Motorwelt“.



auto motor und sport im Imageraum: spannend, seriös

Quelle: Hör zu, Funkuhr / manager magazin

Erster Fahrbericht: der neue Ford Taunus

Mit einem neuen Taunus startet Ford ins neue Jahr. Angeboten werden drei Karosserieversionen, fünf Ausstattungsvarianten sowie sechs verschiedene Motoren vom 55 PS-Vierzylinder bis zum 108 PS-Sechszylinder. Helmut Eicker fuhr den mit versachlichtem Styling und verfeinerter Technik aufwartenden Neuling in Südfrankreich und berichtet über erste Eindrücke. Kann der neue Taunus an die Erfolge seines Vorgängers anknüpfen? **Seite 28**



Ford Taunus

Einer gegen alle



Mäkinen

Die 2900 Kilometer lange England-Rallye rief zum Abschluß der WM-Saison die europäische Elite nach England. Ford-Pilot Mäkinen gewann zum drittenmal hintereinander. **Seite 72**

Gleitzeit

Auf verschneiten oder vereisten Straßen sind die physikalischen Gesetze, nach denen sich ein Auto im Grenzbe-
reich verhält, keine blo-
ße Theorie: Hier kann
jeder Autofahrer ins
Rutschen kommen. Wie
Sie auch im Winter si-
cher fahren, schildert ein
Artikel auf **Seite 68**.



Rutschpartie: Fahren im Winter

Einer für BMW



Osswald, Simsa

Nach 11 Jahren als Cheftechniker von BMW geht er in Pension, bleibt aber weiterhin als Berater für die Weiß-
blauen tätig: Bernhard Osswald wird
von Paul Simsa porträtiert. **Seite 44**

Editorial auto motor und Spaß.	3
Leserbriefe	24
Impressum	25
auto motor und sport: Die Mannschaft (5).	26
Vorschau	96
Car-toon	98
Magazin	
Nachrichten	6
Ein gutes Jahr für Autofahrer Verkehrspolitik 1976: Was Bonn im Wahljahr plant.	8
Für oder gegen Gurtpflicht?	11
Neue Autos von Lancia Modelle und Preise.	12
Gewissenssache Fünf Jahre Erfahrungen mit der Gurtpflicht in Australien.	12
Information und Meinung Betrifft: Nachschulung.	13
Netzkarte Bundesdeutsches Autobahnnetz auf 6400 Kilometer erweitert.	14
Doppel-Stopper Fahrbericht Moto Guzzi 750 S 3: neues italienisches Sportmotorrad mit kombinierter Vorder- und Hinterradbremse.	16
Das Jahr der Kleinen Deutsche Autoproduktion 1975: 220 000 BMW – über 500 000 Golf und Polo.	18
„Tante, du bist doof“ Über die Leute, die immer noch den Käfer kaufen.	20
Frühgeburt Die Entstehungsgeschichte eines Autos am Beispiel VW Golf.	22
Test und Technik	
Kölner Konzept Neue Taunus-Baureihe: geändertes Karosserie-Styling und verfeinerte Mechanik.	28

Maß aller Dinge
Ab 1978 vorgeschrieben: neues
Internationales Maßsystem. 36

Nimm drei
Kurztest Fiat 128 berlinetta:
neues Fiat-Coupé mit Heckklappe. 38

Diesels Dienstfahrt
30 000 Kilometer mit dem
Mercedes Fünfzylinder-Diesel. 42

**„Was ich gemacht habe, hat mir
Spaß gemacht“**
Abschied nach elf Jahren:
BMW-Cheftechniker
Bernhard Osswald. 44

Nachrichten aus der Technik 54

Arthur Westrups Fragestunde
Heute: Am 1. Januar tritt das
neue Benzin-Bleigesetz in Kraft.
Kennen Sie es? 54

**Aus Forschung
und Entwicklung**
Vollkunststoffreifen: noch kein
Ersatz für Gummi. 55

Fünf im Examen
Die Konkurrenten:
Alfa Romeo Alfetta 1.6,
Audi 80 GTE,
BMW 318,
Fiat 132 GLS,
Opel Ascona 1.9 L. 56

Ratgeber

Eiskunstlauf
Wie Sie auch auf glatten Straßen
sicher fahren. 68

Dauerbrenner
Ratschläge für Gebrauchtwagen-
käufer:
Alfa Romeo Giulia Super. 70

Sport

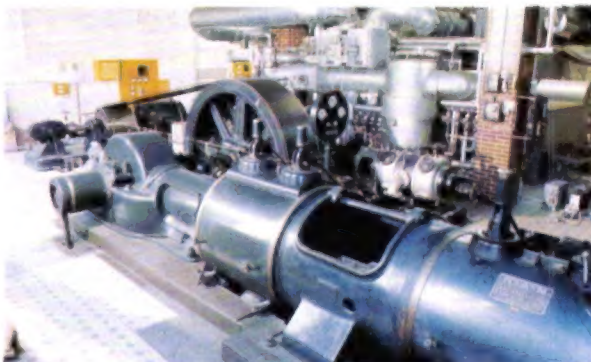
Stunde der Stars
RAC-Rallye: Ford-Sieg
über die Welt-Elite. 72

Sport-Nachrichten 88

**Internationale Rennsport-
Termine 1976** 90

**Rechts schnell, zu scharf plus
nach Abzweig**
Wie ein Rallye-Gebetbuch entsteht. 92

Mit Maß und Ziel



Symbol für Leistung: Watt's Dampfmaschine

Das gute alte PS als Maßeinheit für die Leistung von Verbrennungsmotoren hat bald ausgedient. Nach einer Übergangsphase wird 1978 das System International (SI) in Kraft treten, wonach 1 PS nur noch rund 0,75 Kilowatt wert ist. Was sich nach dem SI sonst noch ändert, erklärt Gert Hack auf Seite 36.

Punkt für Punkt: Mittelklasse-Vergleichstest



BMW 318, Audi 80 GTE, Fiat 132, Alfetta, Opel Ascona

Kann die Alfetta von Alfa Romeo den Vorsprung halten, den sie aus dem ersten Teil des Vergleichstests mitbringt? Wieviel Punkte sie und ihre Konkurrenten in den Disziplinen „Handlichkeit und Bedienung“, „Fahrkomfort“ und „Fahrsicherheit“ sammeln, zeigt der Abschlußbericht auf Seite 56.

Fahrten-Buch



Alles aufgeschrieben: Rallye-Einsatz

Rallyefahrer sind zwar nicht unbedingt fromm, führen jedoch stets ein „Gebetbuch“ mit sich. Darin ist jede Sonderprüfung detailliert aufgezeichnet. Mit Willi-Peter Pitz, einem der besten Beifahrer Deutschlands, schrieb auto motor und sport ein solches Gebetbuch. Seite 92

Nachrichten

Winterschlußverkauf: Mercedes-Aktien zum Freundschafts-Preis

Selten war die Gelegenheit attraktiver, Aktionär der Daimler-Benz AG zu werden. Die Untertürkheimer schwangen sich 1975 mit über 20 Milliarden Mark Umsatz und 123 000 Beschäftigten zu Europas größtem Automobilhersteller auf und offerieren gleichzeitig Aktien mit Rabatt. 25,3 Prozent der Mercedes-Anteile, die aus dem Paket der Flick-Enkel Mick und Muck stammen, sind im Besitz einer Mercedes-Automobil-Holding, die nun zwei Millionen 50-Mark-Mercedes-Aktien zum Kurs von 305 Mark ausgab — sie waren innerhalb von zwölf Stunden vergriffen.

Die Mercedes-Aktien sind rund 40 Mark billiger als Daimler-Benz-Fünzfziger, werden bei Dividendenzahlung oder Kapitalerhöhungen aber gleichberechtigt behandelt und garantieren deshalb nicht nur höhere Rendite, sondern versprechen auch baldige Kursgewinne. Die Mercedes-Aktie birgt nur einen für Kleinanleger unwesentlichen Nachteil: Sie gewährt im Gegensatz zur Daimler-Aktie kein Stimmrecht.

Die Deutsche Bank, die das 1,8-Milliarden-Mark-Flick-Paket erworben hatte, „um es breit zu streuen“ (Vorstands-sprecher Franz-Heinrich Ulrich), deckt mit einem Ausgabe-Kurs von 305 Mark ihren Kaufpreis, die Emissionskosten und wird darüber hinaus aus dem Geschäft noch einen Gewinn in Höhe von rund 200 Millionen Mark für sich buchen können.

Wie geschmiert

In der Rangfolge der Umsatzzahlen liegen die Ölkonzerne weit vor der Autoindustrie. So setzte beispielsweise der holländische Ölriese Shell, Spitzenreiter unter den europäischen Unter-

nehmen, rund fünfmal so viel um wie der größte deutsche Automobilkonzern Volkswagen (83,6 Milliarden Mark gegenüber 17 Milliarden Mark). Ähnlich drastisch klaffen die Gewinnzahlen auseinander: Während im letzten Jahr jeder Mercedes-Arbeiter immerhin 1149 Mark Gewinn für die Aktionärs-kasse erwirtschaftete, brachte jeder Esso-Mitarbeiter allein in Deutschland 61 867 Mark Erlös.

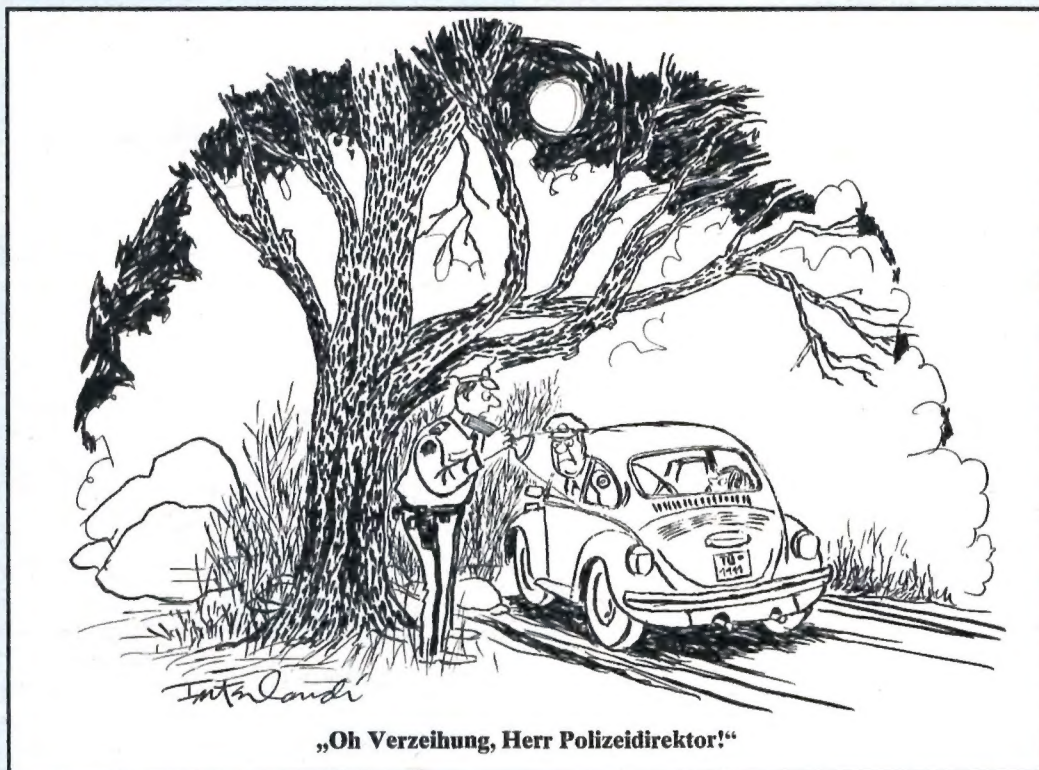
Billiger Ring

Der Sparwille beim Bau neuer Autobahnen trägt erste Früchte. Der am 12. Dezember 1975 termingerecht eröffnete Autobahnring München-Ost kostete statt veranschlagter 530 Millionen Mark lediglich 440 Millionen Mark. Die im Straßenbau recht ungewöhnliche 90-Millionen-Mark-Ersparnis ist, so Verkehrsminister Gscheidle bei der Eröffnung, einer wirt-

schaftlichen Bauweise und besonders günstigen Bodenverhältnissen zu verdanken.

Fremdfinanzierung

Gerade rechtzeitig zur nächsten Einkommensteuererklärung fällt der Bundesfinanzhof ein wichtiges Urteil für alle Arbeitnehmer, die nicht mit dem eigenen Auto ins Büro fahren. Denn ab sofort können auch solche Aufwendungen von der Steuer ab-



Schulferien 1976 in der Bundesrepublik

Land/Monat	Ostern						Sommer			Herbst			Weihnachten	
	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan			
Baden-Württemberg	10.	26.		1.		14.		27.	30.	23.	11.			
Bayern	12.	24.			29.		15.			23.	8.			
Berlin	29.	20.		24.		7.		25.	1.	24.	31.			
Bremen	29.	20.		24.		7.		11.	16.	22.	5.			
Hamburg	15.	27.		21.		31.		4.	16.	23.	31.			
Hessen	5.	24.		18.		31.		4.	14.	20.	8.			
Niedersachsen	31.	20.		24.		4.		4.	16.	22.	5.			
Nordrhein-Westfalen	5.	24.			15.		28.	16.	23.	23.	8.			
Rheinland-Pfalz	14.	4.			29.		8.	2.	6.	23.	7.			
Saarland	12.	30.			29.		11.	2.	6.	23.	8.			
Schleswig-Holstein	3.	24.		18.		31.		4.	16.	23.	5.			

gezogen und als Werbungskosten geltend gemacht werden, die für das selbst benutzte Auto eines nahen Verwandten gezahlt worden

Auto im Fernsehen

ZDF

Porträt eines Rennfahrers

Bericht über Jochen Mass.
Montag, 5. Januar,
16.30 Uhr.

ZDF

Öl aus dem Eis

Vom Bau der Erdölleitung quer durch Alaska.
Dienstag, 6. Januar,
17.10 Uhr.

ARD

ARD-Ratgeber

Auto und Verkehr.
Sonntag, 11. Januar,
11.00 Uhr.

sind. Sofern der Steuerpflichtige glaubhaft machen kann, daß er die gesamten Unterhaltskosten trägt, obwohl ihm das Auto gar nicht gehört, ist auch der Abzug von Kilometergeld statthaft (Aktenzeichen VI R 189/72).

Eine Milliarde Mark für Chrysler England

Eine Staatshilfe von 180 Millionen Pfund (rund eine Milliarde Mark) soll der britischen Chrysler-Tochter aus ihrer Finanzmisere helfen. Bestandteil des Sanierungsplanes ist die Reduzierung der 25 000-Mann-Belegschaft um ein Drittel.

Ohne Gurt: 20 Franken

Wer sich in der Schweiz ab 1. Januar 1976 nicht mit Dreipunktgurten anschnallt und dabei erwischt wird, zahlt 20 Franken Strafe. Die scharf überwachte Gurtanlegepflicht gilt auch für durchreisende Ausländer.

Neuer Ford Taunus ab 9995 Mark

Preisgünstigstes Modell der am 16. Januar in den Handel kommenden neuen Ford Taunus-Reihe ist das zweitürige 1300 cm³-Modell (55 PS) für 9995 Mark. Weitere Preise für zweitürige Modelle:

Taunus 1600 cm ³ , 68/72 PS	DM 10 385,—
Taunus L 1600 cm ³ , 68/72 PS	DM 10 915,—
Taunus L 2000 cm ³ , V6, 90 PS	DM 11 675,—
Taunus Ghia 2000 cm ³ , V6, 90 PS	DM 14 675,—
Taunus Ghia 2300 cm ³ , V6, 108 PS	DM 15 205,—
Taunus S, 2000 cm ³ , V4, 98 PS	DM 13 325,—

Personalien



Loewy: In Moskaus Diensten?

Raymond Loewy, 83, einst berühmt als Pionier und Star industrieller Formgestaltung („Häßlichkeit verkauft sich schlecht“), kam wieder in die Zeitung. Aus einem Loewy-Studio in Moskau soll die Karosserie des neuen Moskwitsch 2140 stammen, der in der Fachwelt als Auftragsarbeit des Porsche-Entwicklungszentrums in Weissach gilt. Raymond Loewy, Amerikaner französischer Herkunft, entwarf in seiner großen Zeit die oft kopierte Zigarettenschale von Lucky Strike und auch Rosenthal-Geschirr. Als Automobilgestalter war er seit 1939 bei Studebaker federführend, wurde Vater der Panorama-



Moskwitsch 2140: aus Loewys Studio?

scheibe und versuchte 1953 eine Revolution gegen amerikanischen Autogeschmack mit dem sportlich-schlanken Studebaker Commander. Diese Schönheit verkaufte sich nicht genug, die Hawk-Reihe brachte barocke Kompromisse; 1966 mußte Studebaker schließen. Vom Nachruhm lebt in kleiner Serie der Avanti, Replik eines letzten neuen Loewy-Studebaker.



Understatement: Porsche-Chef Fuhrmann.

Dr. Ernst Fuhrmann, 58, Sprecher des Porsche-Vorstands, erwies sich bei der Ehrung erfolgreicher Porsche-Sportfahrer und Porsche-Cup-Vergabe im Waldhotel „Schatten“ an der ehemaligen Rennstrecke Solitude als Meister des Understatements. Er lobte „die Herrn, denen wir einen Wagen zur Verfügung gestellt haben — das heißt: wir haben ihnen einen verkauft“.

Vorderlader

Zum Schutz von Fußgängern bei Kollisionen mit Autos will das Road-Research-Laboratorium in Crowthorne/England neuerdings die Elektronik bemühen. Versuchsweise wurde ein Austin 1300 nach den Erkennt-



Schonung für Fußgänger: Austin-Frontlader

nissen der Wissenschaftler verändert. Eine nachgiebige Stoßstange, nicht höher als 25 Zentimeter über der Fahrbahn angebracht, soll die angefahrene Person möglichst schonend auf den abgeflachten Vorderwagen aufladen. Ein Sensor reagiert auf Berührung und fährt im Bruchteil einer Sekunde einen integrierten Bügel aus, der den Fußgänger festhalten soll. Die Vorrichtung zielt darauf ab, Fußgänger bei Kollisionsgeschwindigkeiten bis zu 25 km/h vor schwerwiegenden Verletzungen zu bewahren. Bei höheren Geschwindigkeiten erwarten die Briten von der elektronischen Vorderlader-Methode keine entscheidende Schonung angefahrener Fußgänger.



Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle (SPD)



Bonner Verkehrsexperten (von links): Lothar Wrede (SPD), Alfred Oillesch (FDP), Dr. Dieter Schulte (CDU/CSU)

Ein gutes Jahr für Autofahrer

Verkehrspolitik 1976: Was Bonn im Wahljahr plant.

Von Uwe Brodbeck

?: 22 Millionen Autofahrer sind 22 Millionen Wähler. Was haben Sie im Wahljahr 1976 dieser Gruppe anzubieten?

Gscheidle: Wir machen keine Politik für einzelne Wählergruppen, sondern eine insgesamt ausgewogene Politik. Ich glaube aber, daß wir eine autofreundliche Politik machen, denn wir haben sehr darauf geachtet, keine unnötige Gängelei der Autofahrer zu betreiben.

Ollesch: Zunächst einmal freie Fahrt, frei von allen Beschränkungen, wie sie in der Vergangenheit zeitweise vorgenommen wurden. Frei auch von allen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf unseren Autobahnen.

Schulte: Zuerst wollen wir eine Garantie aussprechen, daß vor und auch nach der Wahl keine weiteren Belastungen auf die Autofahrer zukommen. Mittelpunkt unseres Programms wird der Verzicht auf neue Reglementierungen und Strafdrohungen sein. Wir geben einem System der Bewährung und der Nachschulung den Vorrang.

Wrede: Wir werden trotz knapper werdender Finanzmittel den Straßenbau im bisherigen Umfang fortführen, wobei eindeutig eine Schwerpunktverlagerung in die bisher zurückgebliebenen Gebiete vorgesehen ist. Insgesamt wird sich an der Verkehrspolitik nichts zum Negativen ändern.

?: Der Autofahrer wird auch 1976 wieder kräftig zur Kasse gebeten werden. Die Haftpflichtprämien sollen Mitte des Jahres erhöht werden, der Benzinpreis wird bis dahin vermutlich eine Mark erreichen. Wie ist Ihre persönliche Meinung dazu?

Gscheidle: Alles was das Autofahren verteuert, wird vom Verkehrsminister nicht gern gesehen. Aber es handelt

sich hier um Maßnahmen, die außerhalb meiner Möglichkeit sind. Ich hoffe nur, daß im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs auch auf diesem Gebiet eine Entwicklung eintritt, die solche Sprünge nicht mehr auslöst.

Ollesch: Wir haben mit Bedauern festgestellt, daß die Versicherungswirtschaft die Haftpflichtprämien in einem Ausmaß weiter regionalisiert hat, dessen Begründung ich nicht ganz einsehen kann. Beim Benzinpreis feiert der Egoismus der produzierenden Länder Triumph, und dagegen anzugehen wird sehr schwierig sein.

Schulte: Bei den Versicherungsprämien wird sicher nicht so heiß gegessen werden wie gekocht wurde. Es gibt Anzeichen dafür, daß die neuen Prämien erst nach der Bundestagswahl in Kraft treten sollen. Ich habe das Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen aufgefordert, seiner Wächterrolle zugunsten des Autofahrers nachzukommen.

Wrede: Entscheidend scheint mir die Einteilung in verschiedene Tarifklassen zu sein, die ganz eindeutig die Autofahrer in den Ballungsgebieten gegenüber anderen Regionen benachteiligt. Was die Frage nach dem Benzinpreis angeht, so ist ja wohl klar, daß dieser nicht durch die Politik festgelegt wird. Meine persönliche Meinung ist, daß wir uns langfristig darauf einstellen müssen, daß der Benzinpreis auf einer solchen Höhe einpendeln wird.

?: Wird sich auch der Staat im nächsten Jahr als Preistreiber betätigen?

Gscheidle: Nein, der Staat wird alles tun, um in seinem Bereich nicht preistreibende Entscheidungen zu treffen.

Ollesch: Wir haben einen Grad der Besteuerung erreicht, der die Obergrenze des Zumutbaren darstellt.

Schulte: Die Schraube der Mineralölsteuer ist ausgedreht. Nach meiner Ansicht darf die Belastung des Autofahrers nicht mehr erhöht werden.

Wrede: Diese Frage kann ich ganz konkret mit Nein beantworten.

?: Wann ist mit der Kraftfahrzeugsteuerreform zu rechnen, und für welchen Vorschlag plädieren Sie?

Gscheidle: Ich werde mich auf jeden Fall für eine gerechte und ausgewogene Steuerreform einsetzen. Aber wann sie kommt und welche der Alternativen dann weiterverfolgt wird, hängt vom Finanzminister ab.

Ollesch: Wir Freien Demokraten haben uns damals für die Beibehaltung von vier Steuerklassen ausgesprochen und glauben, daß eine Einheitssteuer nicht der richtige Weg für eine Erreichung zur Steuergerechtigkeit ist. Wir möchten die Masse der Kleinwagenfahrer, die ich für sehr wichtig halte, nicht über Gebühr durch eine Reorganisation der Kraftfahrzeugsteuer belasten.

Schulte: Wenn es nach mir gegangen wäre, hätten wir die Reform dieser Steuer schon. Ein Plakettenverfahren mit zwei Klassen halte ich nach wie vor für das richtige. Es wird immer wieder argumentiert, soziale Aspekte seien dabei nicht berücksichtigt. Dabei wird völlig übersehen, wer welches Auto fährt. Kleinwagen werden in der Regel kaum von Arbeitern gefahren, sondern in Haushalten mit höheren Einkommen als Zweitwagen benutzt.

Wrede: Man muß davon ausgehen, daß die Steuerreform im Lauf des Jahres 1976 nicht mehr kommt. Meine persönliche Meinung geht dahin, daß wir zu einer drei- oder vierstufigen PS-Steuer kommen. ▶

?: Ein früheres Schlagwort des Verkehrsministeriums hieß „Der Mensch hat Vorfahrt“. Wer hat 1976 Vorfahrt: das Auto, die Bundesbahn oder die öffentlichen Nahverkehrsmittel?



Gscheidle: Man muß sorgfältiger als früher planen, was man mit seinen Mitteln macht. Daraus ergibt sich, daß man sehr viel stärker gezwungen ist, in einer integrierten Verkehrspolitik alle Verkehrsteilnehmer, alle Zweige und alle Verkehrswege so zu behandeln, daß es volkswirtschaftlich zu einer sinnvollen Zusammenarbeit kommt. Wir behandeln alle Verkehrsträger gleichmäßig.

Olesch: Generell gesehen hat niemand Vorfahrt. Alle sind wichtige Verkehrsträger zur Bewältigung unseres Verkehrsbedarfs. Sicherlich gibt es Regionen, in denen gewisse Verkehrsträger Vorzugsstellung genießen müssen, wenn wir nicht im Verkehr erstickten wollen. Aber weitere Eingriffe in die Verfügung des einzelnen über seine Verkehrsart werden die Freien Demokraten nicht vornehmen.

Schulte: Die Bundesregierung wollte dem öffentlichen Personennahverkehr oder der Bundesbahn Vorfahrt einräumen. Sie hat dies vor allem aus finanziellen Gründen nicht geschafft. Wir brauchen heute ein vernünftiges Mit- und Nebeneinander der Verkehrsmittel, bei denen jedes seinen arteligen Vorteil ausspielen kann. Dies haben die Idioten völlig übersehen.

Wrede: Da der Mensch sowohl mit dem Auto als auch mit der Bahn fährt, werden alle Verkehrsmittel Vorfahrt haben müssen.

?: Wie würden Sie die derzeitige Verkehrspolitik der Bundesregierung einstufen?



Olesch: Sie ist realistisch, sie ist nicht mehr wie unter Lauritz Lauritzen auf Ideologie aufgebaut. Von dieser ideologisch gefärbten Verkehrspolitik ist man wieder heruntergekommen. Es hat sich doch gezeigt, daß man technische Entwicklung, und das Auto ist ein notwendiger Teil

unserer technischen Entwicklung, nicht zurückschrauben kann.



Schulte: Georg Leber wollte Straßen bauen, Lauritz Lauritzen wollte die deutsche Bundesbahn und den öffentlichen Nahverkehr fördern, und Kurt Gscheidle fühlt sich nur als Erfüllungsgehilfe von Helmut Schmidt. Ich habe den Eindruck, daß in der Amtszeit von Kurt Gscheidle außer Plänen nichts tatsächlich beschlossen und realisiert wird.

Wrede: Verkehrspolitik ist kein Selbstzweck, der Verkehr hat eine dienende Funktion in unserem Wirtschafts- und Sozialsystem. Alle Verkehrsträger müßten in einem vernünftigen, abgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Erst dann erfüllt Verkehrspolitik ihren Zweck.

?: Angenommen, es gäbe Noten zwischen eins und sechs zu verteilen. Welche Note verdient der derzeitige Bundesverkehrsminister?

Olesch: Ohne ihm Lobeshymnen zu zollen, würde ich ihm die Note zwei minus geben.

Schulte: Analyse: sehr gut, Realisierung: ungenügend.



Wrede: Es ist nicht meine Art, Noten zu verteilen. Der Verkehrsminister hat in seiner relativ kurzen Amtszeit bewiesen, daß er die Probleme ernst nimmt und um gerechte Lösungen bemüht ist. Schließlich glaube ich, ist es ein besonderes Verdienst des Verkehrsministers, daß die Bundesregierung keine autofeindliche Politik betreibt.

?: Wenn Sie eine Prognose wagen würden: Mit welchem Ergebnis endet der Tempo 130 km/h-Versuch auf Autobahnen?

Gscheidle: Wenn der Verkehrsminister eine solche Frage beantwortet, beginnt er sich sofort an einer Spekulation zu beteiligen. Deshalb ist er gut beraten, wenn er weiterhin feststellt, daß ein Versuch eingeleitet wurde, der wissenschaftlich gesicherte Ergebnisse sichert. Nur nach diesen Unterlagen ist es sinnvoll, wieder in einer versachlichten Atmosphäre mit den Ländern zu beraten.

Olesch: Der Tempo 130 km/h-Versuch endet nach meinen Vorstellungen mit dem Ergebnis, daß man es bei der Richtgeschwindigkeit belassen wird. Ich werde mich einem europäischen Einheitslimit bei uns aufs Äußerste widersetzen. Unsere Autobahnen sind sicherer gebaut und haben eine ganz andere Belastung als in unseren Nachbarländern.

Schulte: Die bisherigen Erfahrungen mit der Richtgeschwindigkeit sind gut, die Zweifler sollten einmal die Zahlen anschauen. Ich appelliere an die Autofahrer, den Versuch zu einem positiven Ergebnis zu führen. Verbote sind mir zuwider.

Wrede: Ich würde mir nicht erlauben, zur Zeit eine Prognose abzugeben. Ich meine, man sollte in aller Ruhe die Ergebnisse des Großversuchs abwarten.

?: Was für einen Wagen fahren Sie? Wie viele Kilometer legen Sie pro Jahr zurück, und wie stufen Sie sich als Fahrer ein?

Gscheidle: Ich fahre gerne Auto. Früher bin ich sehr viel gefahren, so um 50 000 bis 70 000 Kilometer pro Jahr. Seit ich in meinem Amt sozusagen chauffiert werde, fahre ich in meiner knappen Freizeit mit dem Familienwagen, einem Commodore, um in Übung zu bleiben. Dabei komme ich jetzt noch auf 6000 Kilometer. Ich halte mich für einen vorsichtigen Fahrer, aber das bedingt durch die Tatsache, daß ich eben nicht mehr so in Übung bin.

Olesch: Ich habe einen brandneuen BMW 320 und fahre rund 60 000 Kilometer. Ich bin ein Fahrer, der nicht vorsichtig, aber unter Beachtung aller Vorsichtsmaßregeln fährt. Das aber auf jeden Fall zügig.

Schulte: Ich fahre alleine in meinem Wahlkreis ungefähr 25 000 Kilometer pro Jahr. Ich fahre gerne Auto, derzeit habe ich einen Mercedes. Meine Fahrweise möchte ich als sportlich-defensiv einschätzen.

Wrede: Ich fahre einen BMW 525 mit Automatik und lege im Jahr etwa 30 000 Kilometer zurück. Ich versuche, je nach Verkehrssituation, zügig zu fahren, ohne mich in die Gefahr zu begeben, durch solche Fahrweise in Unfälle verwickelt zu werden.



Für oder gegen

Gurtpflicht?

Ab 1. Januar wird das Anlegen von Sicherheitsgurten im Auto auf deutschen Straßen gesetzliche Pflicht. Eine Strafandrohung für Autofahrer, die das Gesetz nicht befolgen, ist jedoch nicht vorgesehen. Verkehrsminister Gscheidle sieht in dem Gesetz ohne Drohung einen massiven Appell an die Vernunft.



Student Peter Mökel, 28, BMW 3.0 Si: „Ich bin für Gurtzwang, damit endlich eindeutige Aufschlüsse über die Wirksamkeit des Anschnallens gewonnen werden. Mich betrifft die neue Regelung nicht, weil ich mich seit zehn Jahren anschnalle.“



Versicherungskaufmann Helga Nonnast, 23: „Ich habe selbst keinen Führerschein. Aber ich bin für die Gurtpflicht, weil ich von der Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes überzeugt bin.“



Fernsehtechniker Hannes Treusch, 39, Opel Manta: „Ich habe einen schweren Unfall mit einem Porsche nur überlebt, weil ich nicht angeschnallt war. Deshalb werde ich mich auch künftig trotz Gesetz beim Autofahren nicht anschnallen.“



Architekt Karlheinz Prussalt, 47, Citroen DS: „Ich schnalle mich schon seit einhalb Jahren an. Gegen Zwang bin ich trotzdem, weil diese Entscheidung jeder selbst treffen sollte.“



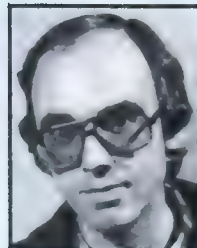
Pressesprecherin Willrud Miethke, 29, VW 1303: „Ich bin für die Gurtpflicht, weil viele Autofahrer fahren ohne Anschnallen noch immer mit ‚sportlich‘ oder auch ‚männlich‘ gleichsetzen. Das Ergebnis solcher Unvernunft sind vermeidbare Verletzungen.“



Architekt Klaus-Peter Schlachetzki, 34, Opel Manta SR: „Ich bin für die Anschnallpflicht — manchmal muß man die Leute eben zur Vernunft zwingen. Vermutlich ist das sowieso nur am Anfang nötig; nach meiner Erfahrung gewöhnt man sich sehr schnell daran, auch für eine 100-Meter-Fahrt die Gurte anzulegen.“



Berufs-Kraftfahrer Werner Lieberum, 36, Ford Granada: „Ich bin gegen die Pflicht, den Gurt anzulegen, weil auch er keine Lebensversicherung ist. Aber er beengt und wiegt viele in Sicherheit, ihnen könnte ja nichts passieren, weil sie angeschnallt fahren.“



Diplom-Kaufmann Lothar Scheffel, 27, Alfa Romeo Giulia Super: „Viel wichtiger als ein Gesetz, das Anschnallen zur Pflicht macht, erscheint es mir, die Autos mit bequem zu handhabenden Gurten auszurüsten. Dann wird die Mehrzahl der Autofahrer sich ohnehin anschnallen.“



Gastwirtin Margot Mallitz, 41, BMW 1602: „Ich schnalle mich nicht an, weil ich das Gefühl des Angebundenseins nicht mag. Schon deshalb bin ich gegen die Anschnallpflicht — und froh darüber, daß niemand bestraft wird, der weiterhin ohne Gurt fährt.“



Fußballprofil Sepp Maier, 34, VW Golf: „Ich schnalle mich immer dann an, wenn die Gurte handlich und bequem sind. Wäre dies in jedem Auto so und wären die Leute vernünftig, dann bräuchten wir kein Gesetz, das zum Anschnallen verpflichtet. Bei meinem Unfall mit einem Jaguar vor einigen Wochen bewahrten mich angelegte Sicherheitsgurte vor größerem Schaden. Im VW allerdings lege ich den Gurt nicht immer an.“



Zahnarzt E. H. Mühlbayer, 62, Mercedes 250 SE Coupé: „Ich bin gegen die Anlegepflicht, weil mich der Mechanismus der Gurte derzeit noch nicht befriedigt. Ich fühle mich durch den Gurt beengt und würde deshalb eher einem weiterentwickelten Air-bag-System den Vorzug geben, das mir sehr viel einleuchtender scheint.“

Die nächste Frage

Für oder gegen Selbsttanken?

Schreiben Sie Ihre Meinung darüber bis zum 30. Januar 1976 mit Angabe von Absender und Telefonnummer an die

**Redaktion auto motor und sport,
Kennwort: „Für oder gegen“,
7 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1.**

Gewissenssache

Fünf Jahre Erfahrungen mit der Gurtpflicht in Australien.

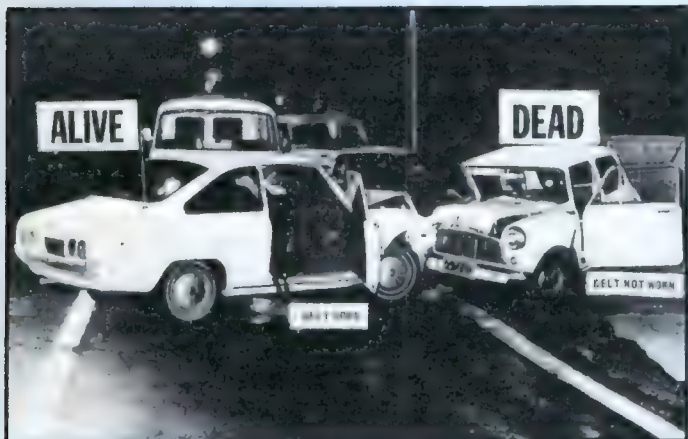
Was hierzulande erst ab Neujahr gilt, ist Autofahrern am anderen Ende der Welt längst zur lieben Gewohnheit geworden. Denn bereits vor fünf Jahren machte Australien als erstes Land der Erde das Anlegen von Sicherheitsgurten per Gesetz zur Pflicht.

Die Erfahrungen aus dieser Zeitspanne beweisen eindeutig die Vorteile der Gurtpflicht. So sank der Anteil derjenigen Autoinsassen, die bei einem Unfall tödlich verletzt wurden, um gut 20 Prozent. Genauso rapide ging

fallbildern vor Augen, wie sehr doch ihr Leben vom fest angelegten Sicherheitsgurt abhängen kann.

In einem freilich unterscheiden sich die australischen Sitten ganz erheblich von den deutschen. Wird nämlich ein nichtangeschnallter Autofahrer in flagranti erwischt, so muß er mindestens 70 Mark an Bußgeld zahlen. Wiederholungstätern greift man noch tiefer in die Kasse.

Doch die Zahl derer, die sich aus Überzeugung gürten, wächst ständig. Vier von fünf



Drastische Fotos: Verkehrserziehung in Australien

die Quote derer zurück, die Rückgrat- oder Schädelverletzungen zu beklagen hatten.

Den überzeugenden Erfolg der Anschnallpflicht führen die australischen Behörden nicht zuletzt auf eine geschickt geführte psychologische Kampagne zurück, mit der sie ihren Landsleuten immer wieder ins Gewissen redeten. Ergebnis: Fest-schnallen ist „in“, Gurtgegner gelten allgemein als rückständig oder gar dumm.

Unverbesserlichen führen die Tageszeitungen von Zeit zu Zeit mit drastischen Un-

Fahrern schnallen sich regelmäßig und ohne Ausnahme an, selbst die Abneigung motorisierter Damen, die früher zum großen Teil auf den Gurt aus Angst vor Schaden an ihrer Oberweite verzichtet hatten, ist verschwunden.

Dabei kommt der größte Teil der Autofahrer der Anschnallpflicht deshalb nach, weil er überzeugt ist, damit etwas für seine eigene Sicherheit zu tun. Nur elf Prozent, so stellte sich bei Meinungsumfragen heraus, greifen allein deshalb zum Gurt, weil das Gesetz es so will.
H.-R. R.

Neue Autos von

Modelle und Preise.

Lancia – zum Fiat-Konzern gehörende Nobel-Marke – erweiterte das Modellprogramm: Seit Anfang Januar ist das Lancia Beta Coupé mit Zweiliter-Motor in der Bundesrepublik lieferbar. Die neue Aus-

führung löst die bisherige Version mit 1,8 Liter-Motor ab – in Zukunft gibt es also nur noch die Varianten mit 1600 und 2000 cm³ Hubraum. Der Preis für das neue Lancia-Spitzenmodell, das serienmäßig über Fünfganggetriebe und Leichtmetallfelgen verfügt, beträgt 18 200

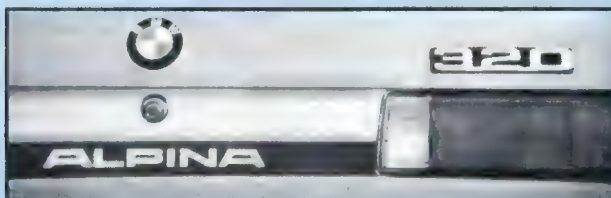
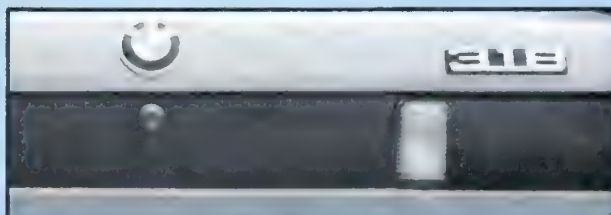
Toyota erhöht die Preise

Die Deutsche Toyota hat die empfohlenen Richtpreise um 2,5 und 5 Prozent angehoben. Die neuen Richtpreise (alte in Klammern):

Toyota 1000	DM 7 890,-	(7 650,-)
Corolla 2-t	DM 8 995,-	(8 750,-)
Celica LT	DM 11 990,-	(11 700,-)
Celica ST	DM 12 790,-	(12 400,-)
Celica GT	DM 14 990,-	(14 510,-)
Carina 2-t	DM 10 490,-	(9 990,-)
Carina ST	DM 11 490,-	(10 890,-)
Corona Mk II	DM 13 490,-	(12 890,-)
Coupé	DM 13 990,-	(13 390,-)

Selbsthilfe

Per Eigenbau verschönern immer mehr BMW 320-Fahrer das wenig ansprechende Heck ihres Autos. Das Make-up besteht meistens aus schwarzer Farbe und verhilft der Rückfront des kleinen BMW zu passablerem Aussehen. Weniger geübten Bastlern bietet die bayerische Tuning-Firma Alpina für 27,75 Mark einen Kosmetik-Set an, der aus einem Satz selbstklebender Kunststoffolien besteht. BMW selbst will erst im Frühjahr auf den Wunsch der Käufer reagieren und die neu zur Auslieferung kommenden kleinen Modelle mit einem Wabenmuster zwischen den Heckleuchten versehen.



Mark. Mit Zweilliter-Motor wird jetzt ebenfalls der neue Lancia Beta HPE angeboten: Das mit einer großen Heckklappe ausgerüstete Auto kostet 19 950 Mark; der weiterhin lieferbare Sechszehnhunderter ist genau 1000 Mark billiger.

VW: bessere Gurte

Die VW-Modelle Golf, Passat, Scirocco und 1303 LS Cabriolet werden ab sofort mit verbesserten Sicherheitsgurten an den Vordersitzen ausgerüstet. An die Stelle der bisherigen Gurtpeitschen in Wagenmitte treten starre Steharme, die sich nur nach vorn und hinten, nicht aber seitlich schwenken lassen. Die Stahlarme sind wesentlich kürzer als die Peitschen, wodurch der Beckengurt tiefer sitzt und nicht mehr über das Becken heraufzutschen kann. Die Drucktaste sitzt nicht mehr seitlich, sondern hinten an den neuen Schloßern.

Eine weitere Neuerung betrifft nur den Scirocco: Er kann gegen einen Aufpreis von DM 83,- mit höhenverstellbaren Vordersitzen geliefert werden. Der Verstellbereich – gemessen an der Hinterkante des Sitzes – beträgt 55 Millimeter.

Fiat bringt Dieselmotor

Voraussichtlich ab 1977 wird Fiat die Mittelklasse-Modelle 131 mirafiori und 132 wahlweise mit einem Dieselmotor anbieten. Das knapp zwei Liter große Vierzylinder-Triebwerk wurde gemeinsam mit Alfa Romeo und der zum Renault-Konzern gehörenden Lastwagenfirma Saviem entwickelt. Neben der normalen Ausführung ist auch eine leistungstärkere Version mit Abgasturbolader geplant.

Information . . .

Dr. Bruno Merk, Bayerns Innenminister, und Dr. Dieter Schulte, Verkehrsexperte der Bonner CDU/CSU-Fraktion, plädieren für die Nachschulung von Verkehrssündern und Führerschein-Neulingen. Merk möchte Autofahrern, deren Punktekonto in der Flensburger Verkehrssünderkartei bedrohlich angewachsen ist, eine Chance auf Verbesserung einräumen: Nach dem freiwilligen, aber gebührenpflichtigen Besuch eines speziellen Verkehrsseminars sollen nach dem Merk-Plan einige Punkte gestrichen werden.



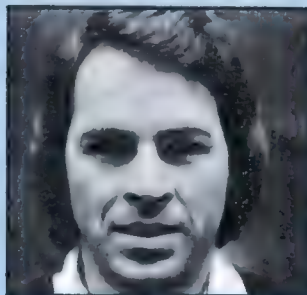
Bruno Merk



Dieter Schulte

Schulte dagegen will Anfängern zu günstigeren Versicherungsprämien verhelfen. Seine Idee: Jetzt noch mit 150 Prozent eingestufte Debütanten am Steuer zahlen nach erfolgreichem Abschluß einer weiterbildenden Fahrschule deutlich weniger Haftpflichtprämie.

. . . und Meinung



Uwe Brodbeck

Beide Vorschläge der Politiker passen zum Programm der CDU/CSU, die – wie auch SPD-Verkehrsminister Kurt Gscheidle – im Wahljahr 1976 mit autofahrerfreundlicher Verkehrspolitik zu überzeugen versucht.

Die Idee der Bewährung bei leichteren Verkehrssünden ist nicht ganz neu. Jugendliche Fahrer werden schon seit längerem von vernünftigen Richtern unter Verzicht auf sonstige Strafen zum Verkehrsunterricht und zur Wochenendarbeit in gemeinnützigen Institutionen verpflichtet. Neu am Vorschlag des bayerischen Innenministers Bruno Merk ist jedoch, daß erstmals auch routinierte und ältere Autofahrer in den Genuß der Bewährung kommen sollen.

Nach dem mittelalterlichen Ablass-Prinzip der katholischen Kirche möchte Merk Verkehrssündern die Chance geben, vorhandene Punkte in Flensburg abzubauen. Freilich nicht allein gegen bare Münze: Durch gezielte Nachschulung soll vielmehr künftiges Fehlverhalten ausgemerzt werden. Im Prinzip ist die Idee gut. Sie entspricht auch der Auffassung vieler Verkehrspsychologen, die nicht an die Wirkung harter Strafen glauben. Selbst in totalitären Staaten mit ausgesprochen drastischen Strafen bei Verkehrsverstößen ist die Unfallquote nicht niedriger als in der ver-

gleichsweise großzügigen Bundesrepublik.

Dies alles deutet darauf hin, daß mit Strafen allein keine deutliche Verbesserung erreicht wird. Wichtiger sind gezielte Aufklärung, Nachschulung und eine bessere Ausbildung der Neulinge am Steuer. Erfolg garantieren solche Maßnahmen freilich nur unter einer Bedingung: Es müssen qualifizierte Fachkräfte damit betraut werden. Und daran mangelt es. Denn mit dem bloßen Absitzen einiger theoretischer Fahrschulstunden für Verkehrssünder ist der Sicherheit nicht gedient.

Ähnliche Probleme sind auch bei dem Vorschlag des Verkehrsexperten der Bonner CDU/CSU-Fraktion, Dr. Dieter Schulte, zu berücksichtigen. Die mit Versicherungsprämien stark belastete Gruppe der Anfänger zeichnet sich nach

Betrifft: Nachschulung

Angaben der Assekuranzen durch überdurchschnittlich starken Schadensanfall aus. Eigentlich, so argumentieren die Versicherer, müßten Anfänger sogar mit einem 300prozentigen Zuschlag belegt werden.

Deshalb steht der Schulte-Plan auf schwachen Füßen, verdient es aber dennoch, diskutiert zu werden. Ohne Zweifel ließen sich durch zusätzliche Ausbildung in noch zu etablierenden Spezialschulen wenigstens die typischen Fehler der Anfänger beseitigen. Der Anreiz zum Besuch einer solchen „höheren Schule“ könnte unter anderem durch reduzierte Versicherungsprämien geschaffen werden, wobei die Gebühren und der Prämiennachlaß in einem verlockenden Verhältnis zueinander stehen müßten.

Netzkarte

Bundesdeutsches Autobahnnetz auf 6 400 Kilometer erweitert.

Auch unter Sparkommissar Kurt Gscheidle wuchs das bundesdeutsche Autobahnnetz im Jahr 1975 kräftig. 53 neue Teilstücke wurden dem Verkehr übergeben und runden Europas mit Abstand größtes Autobahn-Strickennetz um weitere 484 auf insgesamt 6400 Kilometer auf. Für den Neu- und Ausbau der Fernstraßen gab der Bundesverkehrsminister 1975 rund drei Milliarden Mark aus.

Die Fertigstellung der linkerhändigen Autobahn Krefeld — Ludwigshafen und des Münchener Autobahn-Ostlings lösen lange Jahre drückende Probleme. Ende Dezember räumten die Baumaschinen auf zwei zusammen 71,3 Kilometer langen Teilstücken der Strecke Ludwigshafen — Krefeld das Feld. Diese Verbindung, die längste erst nach dem Krieg gebaute Trasse, ist nun durchgehend befahrbar und entlastet die stets überfüllte Autobahnverbindung Mannheim — Köln erheblich. Gleichfalls im Dezember schloß sich auch der Ostling um München, so daß der Fernverkehr von Frankfurt über Nürnberg und München nach Salzburg nun nicht mehr durch das Nadelöhr Mittlerer Ring in München muß.

1976 wird beim Bau neuer Autobahnen kürzer getreten. Die reduzierten Etats sorgen dafür, daß Verkehrsminister Gscheidle nur rund 2,2 Milliarden ausgeben kann. Er hofft, dafür zusätzliche 255 Kilometer Autobahn zu bekommen. Weitere 482 Millionen Mark sind für den Bau von Fahr- und Standspuren an bereits bestehenden Autobahnen eingeplant.

Die wichtigsten Projekte 1976: das Autobahn-Kleeblatt bei Ulm/Weßling, Übergabe eines 12,5 Kilometer langen Stücks der Autobahn Stuttgart — Bodensee zwischen Rottweil und Trossingen. Fertigstellung einer 24 Kilometer langen Strecke von Garmersbach nach Olpe der Verbindung Köln — Olpe und Eröffnung eines 14 Kilometer langen Stücks von Tarp bis Flensburg der von Hamburg in Richtung dänische Grenze verlaufenden Autobahn. Ende des Jahres 1976 soll das bundesdeutsche Autobahnnetz insgesamt 6855 Kilometer lang sein.

U. B.





Doppel-Stopper

Fahrbericht Moto Guzzi 750 S3: neues Sportmotorrad mit kombinierter Vorder- und Hinterradbremse.

Exclusivautos wie Manguستا, Deauville und Pantera haben den Ruf des italienischen Sportwagen-Produzenten Alessandro de Tomaso begründet. Mit dem Bau exklusiver Zweiräder hat der einstige Sportwagenpilot, der seinem Imperium vor fünf bzw. drei Jahren die in wirtschaftlichen Nöten steckenden Motorradwerke Benelli und Moto Guzzi einverleibte, die Palette seiner Traum-Angebote erweitert:

so wie der de Tomaso Pantera in der Lage, Träume zu erfüllen. Zumindest für diejenigen Zweiradfahrer, die es gerne sportlich mögen. Denn über eines läßt die von Guzzi-Cheftechniker Lino Tonti entwickelte S3 schon im aufgebockten Zustand keine Unklarheiten aufkommen: Sie ist ein Motorrad, das sportlich bewegt werden will und das seine Fähigkeiten erst auf kurvenreichen Strecken richtig entfaltet.

weisen. Im Leerlauf neigt der Zweizylinder-Motor zum Schütteln, einwandfreier Rundlauf setzt erst bei etwa 3000 Touren ein. Außerdem schaltet sich das Fünfganggetriebe des 9600 Mark teuren Querschlagers unexakt, und man muß schon richtig zielen, um den gewünschten Gang zu treffen.

Häufiges Schalten ist jedoch vonnöten, denn kräftiger Schub setzt bei dem nicht sehr elastischen Triebwerk erst bei 5000 Touren ein. Bis zur Maximaldrehzahl (6900/min) ist es dann nur noch ein kurzer Weg. Daß die angegebene Leistung (54 DIN-PS) eher zu tief gegriffen ist, verdeutlicht der Höchstgeschwindigkeitswert, der bei dem 235 Kilogramm schweren Koloß (je nach Körperhaltung des Fahrers) zwischen 180 und 200 km/h liegt.

Eine weitere Parallele zu den Münchner Boxern besteht bei der Art der Kraftübertragung. Moto Guzzi hat ebenso wie BMW dem Kardantrieb den Vorzug vor der verschleißempfindlichen Kette gegeben.

Ein Novum an der S3 ist das von Moto Guzzi patentierte, sogenannte Integral-Bremsystem. Erstmals bei einem Motorrad fungiert die Fußbremse als Hauptbremse: Sie wirkt gleichzeitig auf die linke vordere Bremsscheibe und die hintere Scheibenbremse ein. Mit der Handbremse, der bei Motorrädern die Hauptverzögerungsarbeit zukommt, wird nur die rechte der im Vorderrad installierten doppelten Scheibenbremse betätigt. Resultat: Der Bremsweg ist deutlich kürzer als bei einem Motorrad mit konventioneller Betätigung der Bremsen.



Neu an der Siebenhundertfünzfziger Moto Guzzi ist das sogenannte Integral-Bremsystem. Die Fußbremse wirkt zugleich auf die linke vordere und die hintere Bremsscheibe.

Die Benelli Sei, das erste Serien-Motorrad mit sechs Zylindern, und die Einliter-Moto Guzzi I-Convert mit hydraulischem Drehmomentwandler und Zweigang-Planetengetriebe waren die ersten zweirädrigen Exoten aus dem Hause de Tomaso. Neu hinzugekommen ist im August 1975 die Moto Guzzi 750 S3, eine Weiterentwicklung der abgelösten V7 Sport.

Die neueste Schöpfung des am Comer See angesiedelten Unternehmens ist eben-

Wer ein Reisemotorrad sucht, hat mit der neuen Siebenhundertfünzfziger Guzzi falsch gewählt.

Da das italienische Motorradwerk ebenso linientreu wie beispielsweise BMW ist, hat sich konzeptionell an der S3 nichts geändert. Der Motor sitzt quer im Rahmen, die beiden um 90 Grad versetzten Zylinder stehen imposant im Fahrtwind und erfreuen sich bester Kühlung. Einige konstruktive Mängel hat die Guzzi jedoch aufzu-





Sportlich und komfortabel: Zweizylinder Moto Guzzi 750 S 3

Foto: Seufert

Gut zu dem sportlichen Charakter paßt neben der zweisitzigen Höckersitzbank und dem schmalen Lenker das sportlich modifizierte Fahrwerk. Das serienmäßig mit Koni-Federbeinen ausgerüstete Motorrad erwies sich dank des langen Radstands (1470 mm) als ausgesprochen richtungsstabil und spurtreu.

Technische Daten

Zweizylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Motor quer in Fahrtrichtung eingebaut, Bohrung x Hub 82,5 x 70 mm, Hubraum 748 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,8 : 1, Leistung 39,7 kW (54 PS) bei 6900/min, maximales Drehmoment 72 Nm (7,2 mkg) bei 4200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6900/min) 16,1 m/s, zweifach gelagerte Kurbelwelle, eine Nockenwelle im Kurbelgehäuse über der Kurbelwelle angeordnet, zwei 30 mm-Dell'Orto-Vergaser mit Zentralschwimmer und Beschleunigerpumpe, Fünfganggetriebe.

Radstand 1470 mm, Außenmaße 2165 x 700 x 1035 mm, Eigengewicht (fahrfertig) 235 kg, Leistungsgewicht 169,1 kW/t (4,35 kg/PS).

Richtpreis . . . DM 9600,-.
Importeur: Mobylette GmbH,
48 Bielefeld 14, Aachener
Straße 23.

Dennoch wirkt die Maschine keineswegs unhandlich, nur enge Kurven und niedrige Geschwindigkeiten verdeutlichen dem Fahrer, welch großes Motorrad er bewegt. Da die Moto Guzzi S 3 bei aller Sportlichkeit auch noch einen gewissen Komfort zu bieten hat, ist sie für sportlich ambitionierte Fahrer, die ihre Sturm- und Drangzeit bereits hinter sich haben, die richtige Wahl.

Klaus Wießmann

Das Jahr der Kleinen

Deutsche Autoproduktion 1975: 220 000 BMW – über 500 000 Golf und Polo.

Einen Aufschwung verzeichneten die sieben deutschen Automobil-Produzenten im abgelaufenen Jahr, in dem die Auftragslage zwar wieder besser war als 1974, aber noch nicht so gut wie in den beiden Boom-Jahren 1972 und 1973. Dies trifft für die großen Drei zu – VW, Opel und Ford. Mercedes-Benz und BMW fallen aus der Rolle. Beide melden Produktionsrekorde wie nie zuvor.

„Die Marktchance hat sich geboten, wir haben sie ergriffen und das mit Erfolg. Nicht nur im Inland haben wir einen beträchtlichen Zuwachs aufzuweisen, sondern auch ganz besonders

● Der Absatz auf dem Inlandsmarkt wurde mit einem Verkauf von über 100 000 Autos erstmals sechsstellig.

● Der Umsatz kletterte auf über drei Milliarden Mark.

Die Ende August abgelöste 02-Bau-reihe, von der allein der 1502 überlebte, hatte bis zur Umstellung der Bänder für den Aufschwung bei BMW gesorgt. Mit knapp 80 000 Exemplaren entfiel auf die kleinen Zweitürer mehr als ein Drittel der gesamten Jahresfertigung der Münchner. Etwa ein Fünftel (rund 40000 Exemplare) steuerte die erst im September debütierende Dreier-Reihe bei, die an die Stelle des besten Pferdes im BMW-Stall gesetzt worden war.

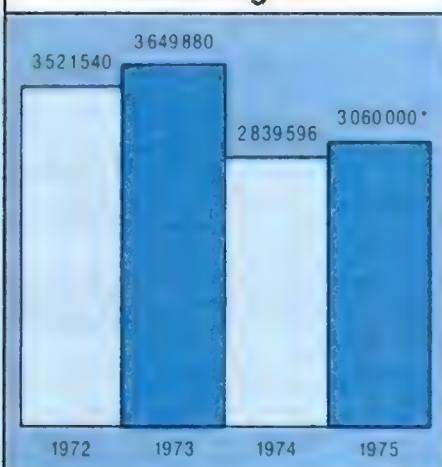
Für VW, den Größten, war das Auto-Jahr 1975 dagegen eher dazu angetan, es rasch zu vergessen. Das Exportgeschäft ging anfangs sehr schleppend, die Ausfuhrückgänge ließen sich auch nicht durch das belebende Inlandsgeschäft auffangen.

Auf dem deutschen Markt festigte VW seine Spitzenposition mit Hilfe der gefragten Modelle Passat, Golf und Polo (nach Anlaufschwierigkeiten). Der zweite Pfeiler Wolfsburger Verkaufspolitik, der US-Markt, blieb jedoch um etwa eine Viertelmillion hinter dem Ansatz zurück. VW-Boß Schmücker hatte diesen Rückgang bewußt in Kauf genommen, weil jedes nach Amerika exportierte Auto den defizitären Konzern bares Geld kostete.

Besserung trat nach der Erholung des Dollar-Kurses ein. Mit steigendem Gewinn forcierte VW den Amerika-Handel und bot neben dem Käfer und dem Passat den Golf verstärkt an. Trotz Sonderschichten in der zweiten Jahreshälfte fertigte das größte deutsche Industrie-Unternehmen 1975 (ohne den auf Wolfsburger Bändern laufenden Audi 50) jedoch über 250 000 Autos weniger als 1974.

Bedingt durch das Minus bei VW lag die Gesamt-Fertigung der deutschen Hersteller mit rund drei Millionen Neuwagen klar hinter dem Rekordjahr 1973 (3 649 880) zurück. Die Sieben konnten

Deutsche Autoproduktion: Besserung 1975



* Dezember geschätzt

beim Export. Ein Beweis, daß unser Programm stimmt. Nichtsdestoweniger wissen wir, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen, und daß wir nicht nur unsere Produkte verteilen, sondern verkaufen wollen“ (Hans-Erdmann Schönbeck, BMW-Vertriebschef).

Für BMW, den kleinsten unter den großen Sechs, war das Auto-Jahr 1975 das beste in seiner Geschichte. Wesentlich trugen dazu ein abgelöstes Modell und dessen Nachfolger bei, die sich beide reger Nachfrage erfreuten und den Bayern zu drei Rekorden verhalfen:

● Von den Bändern in München und Dingolfing rollten rund 220 000 Autos – 25 000 mehr als im bisherigen Rekordjahr 1973.

Bestseller 1975 . . .



VW: 420 000 Golf



Opel: 244 000 Kadett



Ford: 200 000 Escort



Mercedes-Benz: 158 000 Diesel

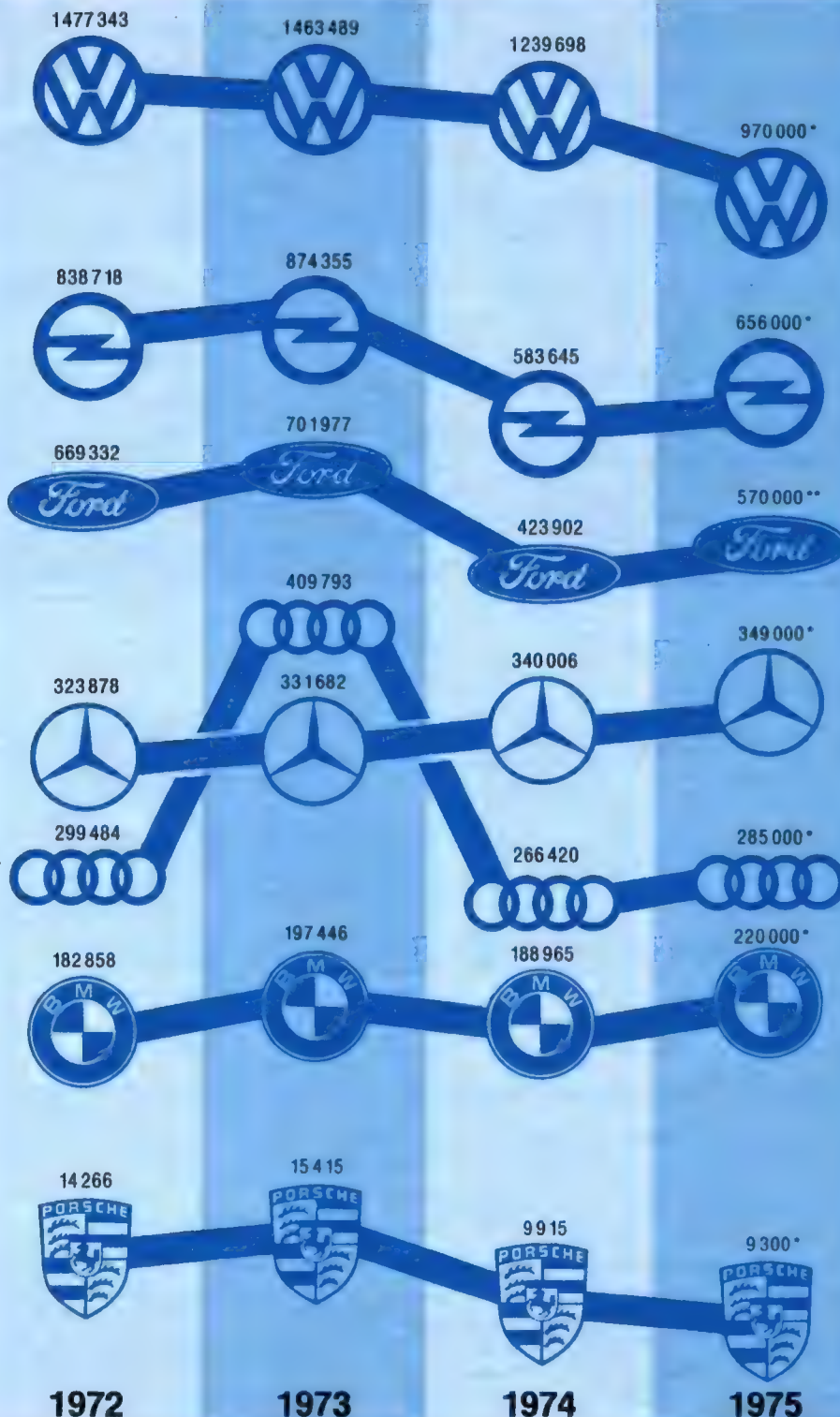


Audi NSU: 115 000 Audi 80



BMW: 79 200 02-Modelle

... und Produktionszahlen der deutschen Hersteller seit 1972



*Dezember geschätzt; **letztes Vierteljahr geschätzt.

allerdings die Absatzzahl von 1974, in dem im Bundesgebiet nur 2 839 596 Personenwagen und Kombis von den Bändern rollten, übertreffen.

Mit Ausnahme von VW schlossen alle deutschen Hersteller das Jahr 1975 mit einem Plus gegenüber dem Vorjahr ab. Mercedes steigerte das Ergebnis des Jahres 1974, in dem die Schwaben als einziges deutsches Werk mehr Autos als 1973 gefertigt hatten, nochmals um über sechs Prozent.

Noch steiler war der Anstieg der Produktionskurve bei Ford. Freilich muß dabei berücksichtigt werden, daß die Kölner 1974, als sie weniger als eine halbe Million Autos hergestellt hatten, auf dem Tiefpunkt angekommen waren.

Aufwärts ging es auch bei Opel: Die General Motors-Tochter übertraf ebenso wie Ford das Ergebnis von 1974 beträchtlich, blieb aber ebenfalls unter den Fertigungszahlen der Jahre 1972 und 1973. Meistproduziertes Modell innerhalb der Palette der Rüsselsheimer war der Kadett, von dem 244 000 Exemplare gebaut wurden. Dahinter folgten gleichauf die Mittelklasse-Modelle Ascona und Rekord (jeweils 166 000).

Bei Aufteilung nach Hubraumklassen zeichnet sich ein Run nach Kleinwagen ab: Die jahrelang von der deutschen Automobil-Industrie völlig vernachlässigte Einliter-Klasse nahm im letzten Vierteljahr 1975 im Vergleich zu 1974 um über das Vierfache zu. Ausgelöst wurde dieser Boom durch das kleinste Wolfsburger Modell, dem VW Polo.

Gefragter als im Vorjahr war ebenfalls die nächsthöhere Klasse zwischen einem und 1,5 Litern Hubraum, deren Anteil um etwa zehn Prozent zunahm. Am gesamten Produktionsvolumen der deutschen Autobauer war diese Kaste, in der die Bestseller VW Golf, Opel Kadett und Ford Escort stecken, mit etwa 45 Prozent beteiligt. Daß dagegen viel Hubraum weniger gefragt war, zeigt die Produktionszahl von Autos über 3000 Kubikzentimeter deren Anteil gegenüber 1974 um ein Fünftel abnahm.

Klaus Wießmann

„Tante, du bist doof“

Über die Leute, die immer noch den Käfer kaufen.

Der Golf, sogar der Polo, läuft und läuft, während der Käfer, 37, kaum noch krabbeln kann. Was traurig stimmt an seinem Ende, ist die Heimlichkeit, mit der er sich aus dem Bewußtsein davonestiehlt. Er, der an die neunzehn Millionen Mal gepreßt wurde, der den Ruf von deutscher Dauertüchtigkeit in aller Welt auf Hochglanz polieren half, drückt sich nun in den dunkleren Ecken – aus den Scheinwerfern, aus dem Sinn – der Verkaufsräume herum.

Sogar die distinguierten Herren mit Brusttuchlein und Siegelring, Urausgaben von Verkäuferpersönlichkeiten nach Nordhoffs Schnittmuster und dem Käfer früher aus innerster Überzeugung zugetan, drücken sich nun despektierlich aus. Einen käferwilligen Jungmann blaffte einer in einem Kölner VW-Haus unwirsch an: „Mann, wie alt sind Sie eigentlich? Verjessen Sie doch das Auto!“ Ein unheimlich undankbarer Abgang.

Dabei erzeugen Wolfsburg und die international verstreuten Töchter noch die wahre Käferplage. In diesem November verließen stattliche 30 000 Stück die Bänder – eigentlich genug, den treulich erfüllten Dienst am Image auch weiter zu versehen. Dennoch hat der ehrwürdige Jubilar inzwischen klammheimlich geschafft, was keiner von ihm erwartet hätte: Er, ausgerechnet, baut auf seine alten Tage Klassenschränke wieder auf. Es steht zu vermuten, daß die Ursache in schnöden technischen Details begründet liegt.

Da ist das Lager der jahrzehntelang zum Schweigen Verdonnerten, die es schon immer gewußt hatten, doch angesichts der Fronde vom Generaldirektor bis zum Müllmann nur im kleinen Kreis zu sagen wagten: der Käfer sei ein Unding, keinesfalls ein Auto. Jetzt sagen sie es laut und schreiben böse Briefe an den Kundendienst. „Robust soll der sein?“, entrüstet sich der Mediziner Dr. Walter Bergner angesichts des Motorschadens (Kilometerstand 22 300) am Vehikel seiner Frau, „ich war von Anfang an gegen dieses Auto. Jetzt sieht sie es ja selber ein.“ Die enttäuschte Gattin unterschrieb inzwi-



Käfer-Käufer



Hans Maiwald:
„... an ihm ist
alles gut“



Matthias Heck:
„... billig und
zuverlässig“



Isolde Neidlein:
„... bleibe ihm
treu“



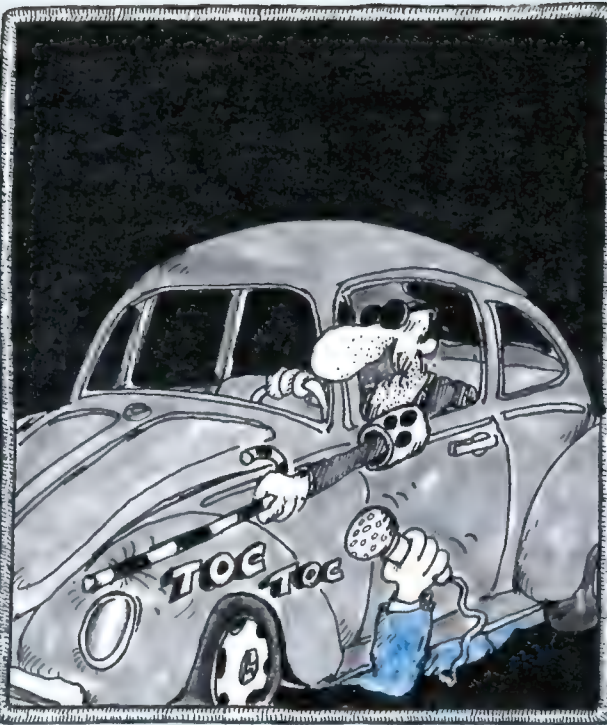
Helga Bartz:
„... rostet
nicht“

schen einen BMW-Vertrag, Typ 1502, lieferbar sofort.

Dagegen ficht das kleine Häuflein Untertwegter mit fast denselben Argumenten an – an Greisen scheiden sich bekanntlich die Geister. „Er hält lange und rostet nicht“, sagt die Sozialpädagogin Helga Bartz, „außerdem bin ich technisch nicht begabt. Also kann mir jeder helfen, falls ich doch mal steckenbleibe.“ Die Wahl fiel denn auch unlangst ohne Zögern auf einen orange-

farbenen Jeans-Käfer; um andere Modelle hat sie sich „gar nicht erst gekümmert“.

Den Bauingenieur Matthias Heck veranlaßte eine doppelte Motivation zum Käfer-Kauf: „Mein Sohn studiert und braucht ein billiges, zuverlässiges Auto. Und ich kann ihn benutzen, wenn ich mal mit meinem eigenen Wagen hängenbleibe.“ Heck hockt ansonsten hinterm guten Stern. Er sei, bekennt er, „noch nie enttäuscht worden von die-



Zeichnung: Kutschera

sem Auto", auch nicht von dessen Vorgängern, allesamt Käfern. Was Wunder, daß er den Kauf für den Filius – der war einverstanden – entschied und ohne Zögern zahlte. „Für was anderes hätte er kein Geld bekommen.“

Ganz im Sinn der Käfer-Mythologie begründet auch der Computertechniker Georg Mußbach sein Votum für den 1500er. „Er ist das modernste Auto seiner Klasse und unwahrscheinlich billig.“ Ingrid fügt er hinzu, den Widerspruch im Keim erstickend: „Die modernen Autos sind doch alle ein Scheißdreck.“ Es muß was Irrationales sein, was diesen Mann bewegte und was sich sogar in jüngeren Prospekten für den Käfer niederschlug: „Bemerken Sie nur das sanfte Wiegen der Tachonadel und die hurtige Bewegung des Kilometerzählers“, heißt es da.

In kritischer Distanz zu allem Vorderadgetriebenen oder gar Wassergekühlten aus Wolfsburgs Zucht befindet sich auch der Verwaltungsangestellte Hans Maiwald, der „lange rumexperimentiert“ hat, bis er „dahin zurückkehrte, wo das Bewährte ist“: zum Käfer, selbstverständlich, denn „an ihm

ist alles gut“. Der happe Einstandspreis in diese heile Welt, der durch M- und Schlechtwetter- und andere Zusatzpakete zusehends bis 10 000 Mark hochschnellen kann, focht ihn nicht an: „Das ist der Wagen wert.“

Dem automobilen Kreislauf erlag gleichfalls Erich Meisner, früher Unternehmer und heute Pensionär. Er hangelte sich die Statusleiter vom kleinen bis zum großen BMW und zwischendurch Mercedes hoch, bis er den ganzen Plunder satt hatte und „vernünftig wurde“. Meisner erkor den Käfer, den früher seine Vertreter gefahren hatten, für sich selbst und ist's zufrieden.

Erkannte Schwächen technischer Natur glattweg einzugestehen, rechnet der Oberstudienrat für Physik Franz Klingenstein zu seinen intellektuellen Verpflichtungen. „Nun ist das ja eigentlich ein altmodisches Auto“, sagt er, „und die heutigen Wasserkühlungen sind wohl recht gut. Aber der Golf, der sah so kantig aus – ich habe mich schließlich doch für den Käfer entschieden und es nicht bereut.“ Im übrigen weiß Klingenstein um die Gesetze der Natur: „Je komplizierter ein Wagen, desto an-

fälliger. Auch das spricht gegen den Golf.“

Der feste Wille, ganz zu ihrer Wahl zu stehen, ist eine markante Eigenart aller verbliebenen Käfer-Käufer. Der schlimme Befund, immer öfter von den Verkäufern selber diagnostiziert, der Käfer sei ein technisches Fossil und eigentlich schon tot, spornt sie höchstens an, trotzig im Bekanntenkreis für dieses Auto zu werben. Das Etikett der neuen Käfer-Klasse – Studenten, Rentner, Lehrerinnen – wird stolz herumgezeigt: „Wir denken wieder wirtschaftlich.“

Freimütig bekennt, in diesem Sinne, die Redakteurin Isolde Neidlein nach dem Kauf des dritten Luftgekühlten: „Autos interessieren mich überhaupt nicht. Ich will wenig Ärger haben und bleibe deshalb dem Käfer treu.“

Solche Tugend vermag bei der künftigen Fahrergeneration offensichtlich nicht mehr zu verfangen. Nachdem der elfjährige Neffe der Frau Neidlein ihr inständig zum Golf, wenigstens aber zum Polo geraten hatte, befand er nach erfolgtem Käferkauf resignierend: „Tante, du bist doof.“ Hannes Scholten

Frühgeburt

Die Entstehungsgeschichte eines Autos am Beispiel VW Golf.

Wenn für die Entwicklung eines neuen Autos zwischen der Entscheidung, es zu bauen, und dem Stapellauf fünf Jahr zur Verfügung stehen, dann gilt dies bei den Machern als recht komfortabel. Im Normalfall müssen bei den meisten Automobilherstellern etwa 200 Wochen reichen. Nur wenn der Ausnahmezustand – wie in jüngerer Zeit beim VW-Konzern – ausgerufen ist, dann werden die Modelle auch noch schneller aus dem Hut gezaubert: Golf (nach 180 Wochen) und Audi 50/Polo (nach 150 Wochen) liefen als ausgesprochene Frühgeburten vom Band.

Die gesparte Zeit freilich muß teuer bezahlt werden. Der minutiös eingeteilte Countdown läßt eine Zeitraffung nur dort zu, wo hintereinandergeplante Arbeiten an den Prototypen nebeneinander vorangetrieben werden können. Das bedeutet aber den Bau einer um so größeren Zahl von kostbaren Prototypen – jedes Stück ist Handarbeit und kostet 400 000 Mark.

Das Beispiel Golf-Entwicklung läßt erkennen, welche Entstehungsphasen wieviel Zeit und Geld erfordern und welche Entwicklungsgruppen zu welchem Zeitpunkt mit dem Neuen beschäftigt sind.

● **1. – 12. Woche:** In der Definitionsphase gilt es, einen Zielkatalog zu erstellen, der nach drei Monaten (15 000 Arbeitsstunden sind bis dahin geleistet, eine Million Mark ist verbraucht) vom Vorstand genehmigt werden muß. Anhand einer sogenannten Package-Zeichnung, die alle wesentlichen Wünsche des Vertriebs enthält, beginnt das Styling mit der Arbeit. Die Konstrukteure von Fahrwerk, Aufbau, Aggregaten und Elektrik ermitteln, welche Bauteile aus vorhandenen Fahrzeugen übernommen werden können (das spart Kosten) und welche neu entwickelt werden müssen.

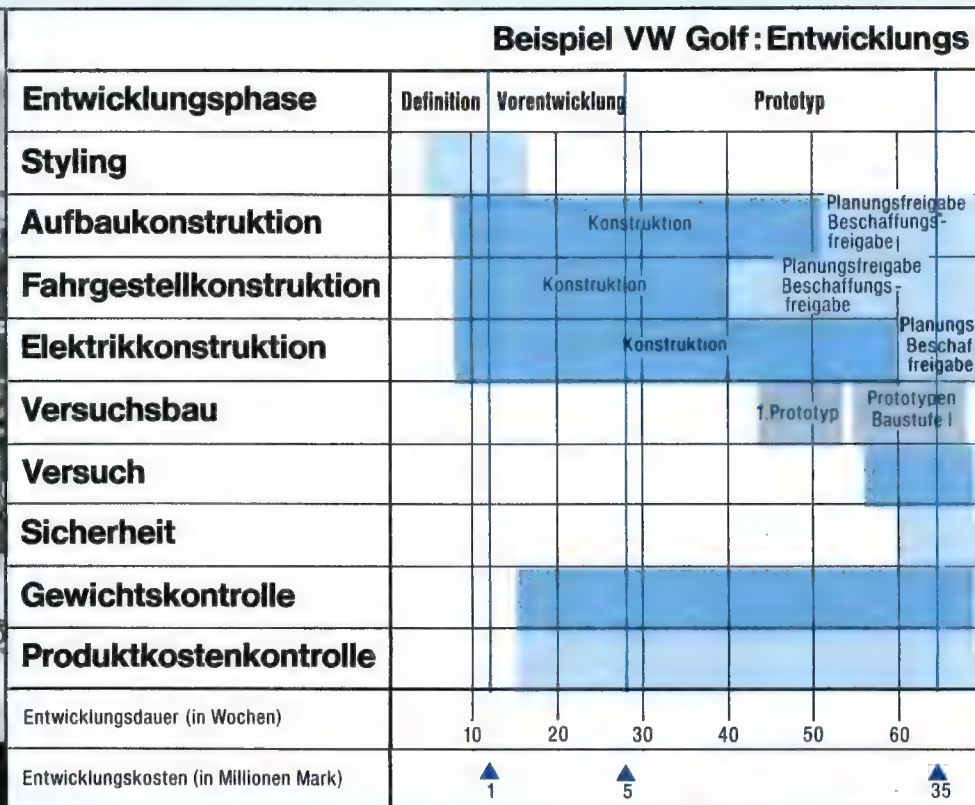
● **13. – 28. Woche:** Vier Monate nehmen sich die Golfer für die Vorentwicklung Zeit. In dieser Phase tritt neben

die Arbeit von Styling und Konstruktion bereits die penible Kontrolle des Gewichts und der Produktionskosten. In sogenannten „Frühgesprächen“ wird das Zusammenspiel aller Partner abgestimmt. Am Ende der Vorentwicklung hat der Vorstand die Möglichkeit, sich in einer sogenannten Sitzkiste Eindrücke von den Innenraumverhältnissen zu verschaffen. Danach verabschiedet der Vorstand das Lastenheft 1, das technische Produktbeschreibung, Einführungstermin in den Markt, Terminpläne, Kalkulation, Planung der Prototypen und der Rangfolge von Prioritäten bei Arbeiten am gleichen Prototyp enthält. 65 000 Arbeitsstunden und rund fünf Millionen Mark sind zu diesem Zeitpunkt verbraucht.

● **29. – 64. Woche:** Am Ende dieses Zeitraums ist der erste Prototyp gebaut, und Versuch sowie die über Sicherheitskriterien wachende Abteilung nehmen die Arbeit am Neuling auf. 475 000 Arbeitsstunden sind geleistet, rund 35 Millionen Mark verbraucht.



Nach dem ersten Plastilin-Modell...



...läuft der Countdown für die Konstruktion eines neuen Autos über 180 bis 200

Test Mercedes 450 SEL 6.9

Heft 21, Seite 28 und Briefe.

In Leserbriefen wird behauptet, daß der Mercedes eine



Gute Ausstattung: Mercedes 6.9

ungenügende Ausstattung habe und daß Motor und Fahrwerk abgeschauerte Produkte seien. Ich weiß nicht, ob M. Dünneberger ein eingebautes WC haben möchte. Der Wagen verfügt über eine komfortable Ausstattung. Alles das, was nach Herrn Dünnebergers Meinung fehlt, fällt nach meiner Meinung unter „technische Spielereien“. Die wirklich notwendigen Einrichtungen kann er vorzeigen.

Ulrich Hausmeyer,
Dortmund

Die letzten wilden Pässe

Heft 16 und Briefe.

Angeregt durch Ihren Artikel haben wir bei einer Drei-Tage-Tour folgende Route auf ihre Wildheit überprüft: Brixen – Würzjoch – St. Martin in Thurn – Enneberg – Rifugio Pederu – Sennes-Alpe – Fanes-Alpe und über den Limo-Paß nach Cortina d'Ampezzo.

Wir brachten dabei unseren speziell für schweres Gelände präparierten offenen Landrover Typ 86, Baujahr 1956 (Ex-BGS-Fahrzeug mit Tempo-Vidal-Aufbau und 2-Liter-Maschine mit 52 PS, später in Diensten der Bavaria-Filmgesellschaft für Außenaufnahmen in Afrika) zum Einsatz.

Dabei überraschte uns weniger der gut ausgebaute 37-

prozentige Aufstieg zur Sennes-Alpe als der „Abstieg“ über den Limo-Paß in die Fanes-Schlucht (siehe Bild). Ob auch dieser bachbett-ähnliche Teil mit zerstörten „Brücken“ wirklich mit einem Alfasud ohne größere Schäden zurückgelegt wurde, muß aufgrund unserer eigenen reichhaltigen Erfahrungen erheblich in Zweifel gezogen werden.

Dr. H. Stierlen, Dr. F. Mörtl,
München

Blumen für Gscheidle

Editorial, Heft 25.

Dem Frieden, den Herr Gscheidle in Ihrem Interview verbreitet, würde ich nicht zu sehr trauen. Angesichts der bevorstehenden Wahl soll wohl für Ruhe an der Verkehrsfront gesorgt werden. Und bezüglich des Tempo-Großversuchs kann doch nicht übersehen werden, daß das beauftragte Institut vom Verkehrsminister finanziell zumindest gestützt wird. Was kann man von diesem eigentlich anderes erwarten als ein Gefälligkeitsgutachten? Ein Tempo-Limit zu verhindern, sollte daher automotor und sport-Tagespolitik bleiben.

Jürgen Schäfer,
Bielefeld

Mit Erstaunen erfahre ich im Leitartikel von Herrn Simonet, daß der Herr Gscheidle doch ein guter Mann sei, er mache ja so nette Versprechungen. Offensichtlich ist der Unterschied zwischen Absichtserklärung und Absicht unserer Herrschenden noch nicht klargeworden. Bis zum nächsten Herbst werden wir noch viele Versprechen hören.

Ich dagegen sehe erst einmal die Wirklichkeit: Die 100 km/h-Grenze haben wir nun endgültig, obwohl nicht nur



Verkehrsminister Gscheidle

Eingeweihte, sondern auch Herr Gscheidle wissen müßten, daß eine wirkliche Unfallverminderung damit erreicht wird. Vernünftige Fahrer brauchen diese Reglementierung nicht, und die immer wieder angeführten „Rowdies“ halten sich an andere Spielregeln.



Auf wilder Paßfahrt: Landrover Typ 86

Weiter sehe ich das Anti-Blei-Gesetz auf uns zukommen. Auch hier dürfte eine Notwendigkeit zu einem so weiten Vorpellen nicht nachzuweisen sein – höchstens für die großen Benzingesellschaften.

Aber der Herr Gscheidle ist so ein netter Mann!

Erich Cloppenburg,
Aumühle

„Ein Bazillus mit unabsehbaren Auswirkungen“

Diskussion mit Konstrukteuren und Lesern über „Traumautos für junge Leute – bis 8000 Mark“. Heft 24, Seite 10.

Es grenzt ja schon an Hochnäsigkeit, wenn Herr Achleitner sagt, daß Autos dieser Preisklasse fast außerhalb jeder Diskussion stehen. Er sollte nicht diejenigen Leute fragen, die sich gebrauchte, sondern neue Wagen kaufen wollen, und zum anderen ist keine Preisklasse uninteressant, wenn sie Gewinn einbringt. Es wäre doch viel zu schade, eine solch einmalige Form wie die des BMW unter den Tisch fallen zu lassen.

Wenn die Ingenieure der Fahrzeug-Vorentwicklung von BMW nicht die Phantasie dazu besitzen, einen echten BMW für 8000 Mark zu bauen, sollen sie sich getrost an mich wenden. Denn Automobilbau ist nicht nur für Ingenieure interessant.

Reinhard Potgeter,
Schönecken

Haftbedingungen

Elf verschiedene Haftreifen-Fabrikate aus neuester Produktion. Heft 24, Seite 54.

Unser südliches Nachbarland Schweiz hat dieser Tage das aktuelle Thema „Spikesreifen“ mit einem neuen Verkehrsschild bereichert. In



Schweizer Spikes-Schild

diesem Winter ist dort das Fahren mit Spikesreifen auf Autobahnen und Schnellstraßen untersagt. Hingegen kann auf den anderen Straßen mit Spikesreifen mit einer Geschwindigkeit bis zu 80 km/h gefahren werden. Diese Vorschrift ist als Zugeständnis an die Benutzer der Bergstraßen zu sehen. Beigefügt übersende ich Ihnen eine Aufnahme dieser Schilder, die seit kurzem an allen Grenzübergängen stehen.

**Rolf Klätte,
Tlengen**

Test Opel Manta GT/E

Heft 23, Seite 52.

Schlechter Federungskomfort? Meiner Meinung nach völlig unrichtig. Es handelt sich um ein sportliches Fahrzeug, bei dem der Käufer eine härter ausgelegte Fe-

derung, härtere Stoßdämpfung usw. voraussetzt. Die Straßenlage wird durch diesen angeblichen Mangel wesentlich verbessert. Wenn der Wagen zu hart ist, kann ja den Manta-S mit normalem Fahrwerk nehmen. Spoiler und Kriegsbemalung spoilerös? Diese Äußerung kann doch nur ein neidischer Nichtbesitzer machen und nicht ein angeblich qualifizierter Tester. Daß ein richtig angebrachter Spoiler die Fahreigenschaften wesentlich verbessert, hat sich doch nun bis in den kleinsten Winkel eines Autofachmann-Herzens geschlichen. Die schwarze Kühlerhaube ist meinerseits keine Spielerei.

**Ortmar Welte,
Staudach**



Wehrmachts-Motorschlitten mit 35 PS-Motor

Raupenwiesels Abschied

Wer Snowmobile fahren will, muß
welt reisen.
Heft 22, Seite 110.

Das weiß gestrichene Ungetüm, das mit seinem Propeller einem Mini-Fluggerät ähnelt, das Sie im Museum von Mr. Bombardier gesehen haben, wird wohl ein Bruder des „Wehrmachtsmotorschlittens“ gewesen sein. Dieses von einem 35 PS-Motor angetriebene Gerät lief auch so 100 Sachen, aber dann hat's uns gewaltig drin gebeutelt.

Immerhin, wenn ich lese, daß ein Schneescooter-Urlaub bei 11 Tagen ca. 900 DM kostet, dann war der lange russische Winter 42/43

mit dem Motorschlitten auf dem zugefrorenen Illensee „einschließlich Vollpension mit blauen Bohnen“ ein zwar lebensgefährlicher, aber wesentlich billigerer Wintersport.

**Dr. Dietrich Maas,
Singen**

Information und Meinung

Betrifft: Volvo-Werbung.
Heft 24, Seite 14.

Ich halte die Behauptung, der Leser bzw. Käufer würde durch die Werbung verschaukelt, für ziemlich gewagt. In der hierfür angeführten Begründung wird der alte DAF und heutige Volvo unverständlicherweise derart abgewertet, daß man ihn für ein primitives, ausgemustertes Tretauto („Riemenautomatik“) halten könnte. Nach einer gründlichen Information über dieses Auto würde Herr Westrup mir sicherlich zustimmen, daß seine Wertung keinesfalls zutrifft. Das negative Image, das dieses Auto leider hat, kann doch wohl nicht als Bewertungskriterium herangezogen werden.

Ein weiterer Punkt: Erwartet Herr Westrup von einer Me-

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender
Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)

Uwe Brodbeck
(Verkehr)
Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der
Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)
Harald Kaiser
(Sport)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)
Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(Testwagen)

Hans-Robert Richarz
(Magazin)

Hannes Scholten
(Ltg. Unterhaltung)

Werner Schruf
(Test und Technik)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)
Klaus Wießmann
(Test und Technik)

Grafik:
Martin Ebergényi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera, Bugatti

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten:
Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles; Gordon
Wilkins, London; Jean
Bernardet, Paris;

Bernard Cahier, Evian-
les-Bains; Giovanni
Conte Lurani, Mailand;
Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte
Motor-Verlage GmbH
+ Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42-1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufs-
leiter: Hansjörg Schwab;
für den Inhalt verantw.
Helmut Fligg, Vertrieb:
Albert Manz, Herstellung:
Hugo Herrmann (Stgt.),
Heinrich Regan (Mch.).
Druck: Gruner - Jahr
AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der
Papierfabrik Altdruck,
Printed in Germany.

auto motor und sport
erscheint 14täglich,
mittwochs. - Höhere
Gewalt entbindet den
Verlag von der Liefere-
rungspflicht. Ersatz-
ansprüche können in
solchem Fall nicht
anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmigung
des Verlages und
unter voller Quellen-
angabe. Unverlangte
Manuskripte werden
nur zurückgesandt,
wenn vom Einsender
Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch
Verlag, Post oder
Buch- und Zeitschriften-
handel.

Einzelheft DM 2,50
(einschl. MwSt.).
Bezugspreis direkt
ab Verlag vierteljähr-
lich DM 14,40 (einschl.

5,5% MwSt.). Kündigung
des Abonnements
vier Wochen vor
Vierteljahresende.

Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste
Nr. 29 - Gerichts-
stand Stuttgart.

Im gleichen Verlag
erscheinen: „Motor
Revue“, „Flug-Revue/
flugwelt international“,
„Istauto omnibus“,
„Istauto omnibus-
katalog“, „mot auto-
journal“, „auto-Kata-
log“, „sport auto“.

Im Motor-Presse-Verlag
GmbH & Co KG:
„Das Motorrad“,
„Motorrad-
Katalog“, „fiat fahren“.





Herr Sachs, von uns befragt, sagte uns über seine Westfalia Anhängervorrichtung:

»So bringt mir mein Auto einfach mehr«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA



WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 / b

Leserbriefe

dienwerbung wie dieser eine ausführliche Aufzählung und Beschreibung aller technischen Details und ihrer



Volvo 66

Funktionen? Eine solche Werbung hat doch wohl eher die Aufgabe, dem Leser eine erste, übersichtliche und verständliche Kurzinfor-

mation zu bieten. Dieser Aufgabe wird die Volvo-Werbung absolut gerecht.

Wolfgang Egels,
Recklinghausen

Herbstmanöver

In der Eifel trafen sich 150 automobiler Kriegsveteranen. Heft 23, Seite 144.

Ihr Reporter Clauspeter Becker hat seinen eigenen Stil, solche Ereignisse darzustellen. Für ihn sind diese Leute wohl Snobs oder arme Irre, die man als Hobby-Helden, grimmige Teutonen mit militanten Zweitfahrzeugen usw. auf den Arm nimmt. Doch alles weiß

**auto
motor
sport**

Die Mann



Doris Gassner, 26, arbeitet in der Abteilung „Grafik“ bei auto motor und sport. Doch auch in der Freizeit mag die diplomierte Grafikerin, die aufgrund einer ehemaligen Arzthelferinnen-Tätigkeit noch über medizinische Kenntnisse verfügt, nicht von den Künsten lassen. Nur sind es keine Kurven, Diagramme oder Layouts, die von ihr zu Papier gebracht werden, sondern Bilder.

Realistisch muß es nach Gassners eigener Meinung schon sein, was ihr auf Leinwand und anderen Unterlagen zur heimeligen Kunst gelingt, und neuen Techniken steht sie aufgeschlossen gegenüber. Im Moment geht eine Kombination aus Bleistiftzeichnung und Aquarell der künstlerischen Vollendung entgegen – in näherer Zukunft plant das Mitglied des Stuttgarter Kunstver-

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Berufs-Chancen- Wertscheck für Top-Manager, für Middle-Manager, für Spezialisten

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

DIE WELT

Clauspeter nun doch nicht: Die Royal Army benutzte zu- mindest bei den Middle East Forces sehr wohl Match- less-Motorräder.

Ich wage diese Behauptung aufzustellen, weil ich selbst 1947/48 auf dem englischen Militärflugplatz El Ballah in der damaligen Suez-Kanal- zone eine Matchless fuhr. Auch ich habe Spaß daran, als grimmiger Teutone und Hobby-Held ein militantes Zweitfahrzeug zu fahren und damit durchs Gelände zu toben: mit einem Goliath- 900 E von der Bundeswehr, heute letzter seiner Art.

Wilhelm Franz,
Augsburg

schaft

eins auch eigene Ausstel- lungen.

Erste Erfahrungen mit der Gunst des Publikums lie- gen schon vor, sogar in kommerzieller Hinsicht. Ein echter Gassner brach- te vor vier Jahren auf einem Stuttgarter Weih- nachtsmarkt 80 Mark, doch irritiert das die seit Jahren malende Grafikerin nicht. Es soll ja nur ein Hobby sein.

Das größte Bild in ihrer 100-Stück-Sammlung mißt 90 mal 110 Zentimeter und machte auch die größte Ar- beit. Doris Gassner schuf- tete 30 Stunden, bis aus einem echten Menzel ein Menzel à la Gassner ge- worden war.

Was sie kaufen würde, wenn Geld keine Rolle spielte? Einen Rembrandt, meint die Straßenbahn fah- rende, jedoch mit eigenem Führerschein ausgestattete junge Dame. Am liebsten „den Mann mit dem golde- nen Helm“, der heute zwis- chen zwei Millionen und drei Millionen Mark gehan- delt würde.

Batterie-Infarkt?

Das „Herz“ Ihres Autos ist die Batta- rie. Vom Motor bis zum Scheiben- wischer – alles hängt von ihrer Lei- stung ab. Sorgen Sie dafür, daß Ihre Batterie ohne „Herzinfarkt“ durch den Winter kommt: durch regelmä- ßige Kontrolle und Wartung.

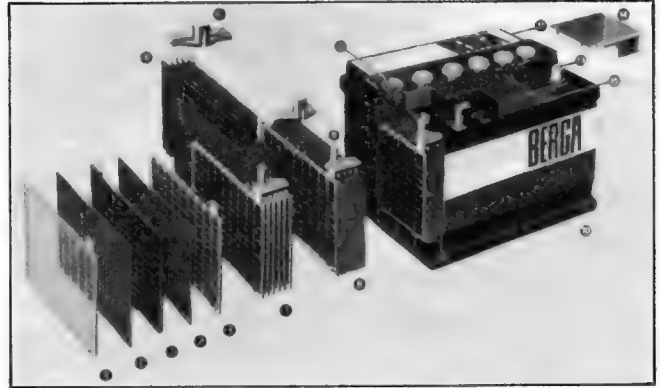


Der Start

Beim Start wird durch chemische Wechselwirkung der Elektroden mit Schwefelsäure von der Batterie Strom abgegeben. Dabei bildet sich als Reaktionsprodukt Bleisulfat.

Kontrolle und Wartung

Da beim Startvorgang Schwefelsäure verbraucht wird, kann durch regel- mäßige Messung der Säuredichte mittels Hebesäuremesser der Lade- zustand der Batterie überwacht werden. Ist die Säuredichte zu stark ab- gesunken, muß die Batterie außer- halb des Fahrzeuges nachgeladen werden.



Aufbau einer 12 V Batterie

1. Masseträger aus korrosions- fester Bleilegierung
2. Sicherheitsisolierung aus mikro- porösem Kunststoff
3. Positive Elektrode mit Sicher- heitsarmierung aus Kunststoff
4. Negative Elektrode
5. Positiver Elektrodensatz
6. Verbindungskamm aus Hartblei für Elektroden gleicher Polarität
7. Negativer Elektrodensatz mit aufgeschweißtem Verbindungs- kamm
8. Elektrodenblock, bestehend aus einem negativen und positiven Elektrodensatz mit Sicherheits- isolierung
9. Verbindungskamm mit Endpol- abteilung
10. Batteriegehäuse aus Hartgummi, Polystyrol, Polypropylen
11. Batteriedeckel
12. Sicherheitsverschluß
13. Positiver Anschlußpol
14. Sicherheitsabdeckung als Berüh-

run- gsschutz über dem positiven Anschlußpol

15. Anschluß für Diagnose-Prüfsy- stem zur Kontrolle des Säure- standes

So funktioniert Ihre Starterbatterie

Wenn Sie sich für die genaue Funktion Ihrer Batterie interessieren – für Ladung, Entladung, Wartung etc. – dann fordern Sie einfach mit dem unten- stehenden Coupon unsere Broschü- re „Wie funktioniert Ihre Starter- batterie“ an. Sie gibt Ihnen detailliert und umfassend Auskunft.



Aber vielleicht genügte Ihnen schon unser kleiner Exkurs – und Sie in- teressieren sich viel mehr für das BERGA Winter-Mädchen? Wir ver- schenken es – als Poster.

BERGA bedeutet Sicherheit – Sicherheit für Ihr Auto.



BERGA

Ihre Sicherheitsbatterie

BERGA baut Batterien. Für den automobilen Bereich Starterbatterien, für industrielle Aufgaben Stationäre – und Fahrzeugantriebs – Batterien.

ACCUMULATORENFABRIK BERGA GMBH, 7550 RASTATT/BD., INDUSTRIESTR. 34-36

Coupon

Bitte schicken Sie mir

☐ das BERGA Winterposter

☐ Ihre Broschüre „Wie funk- tioniert Ihre Starterbatterie“

Name _____

Anschrift _____

Fahrbericht

Ford Taunus 2.3 Ghia

Kölner Konzept

Neue Taunus-Baureihe: geändertes Karosserie-Styling und verfeinerte



Von Helmut Eicker

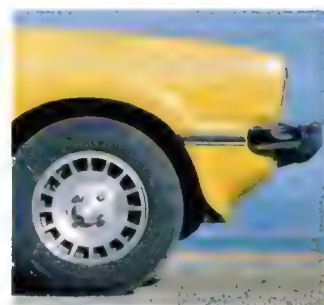
Ford in Köln, deutsche Tochter des zweitgrößten Automobilkonzerns der Welt, hat wieder Tritt gefaßt: Nach einigen wenig glanzvollen Jahren kann Ford-General Robert A. Lutz dem amerikanischen Mutterhaus steigende Umsätze und zurückgewonnene Marktanteile melden.

Mehr Entscheidungsspielraum gegenüber der Londoner Europa-Zentrale hat dazu geführt, daß die Interessen des anspruchsvollen deutschen Marktes wieder besser berücksichtigt werden können, was sich schon

bei den modifizierten Granada-Modellen, vor allem aber bei dem vor Jahresfrist in Dienst gestellten neuen Escort vorteilhaft auf die Geschäftslage ausgewirkt hat.

Wichtige Ergänzung fanden dabei die rein konstruktiven Maßnahmen durch eine spürbare Anhebung der Fertigungsqualität, durch eine übersichtlichere Typenpolitik und durch eine gesteigerte

Verbraucherfreundlichkeit, die in reichhaltigerer Serienausstattung schon der Basis-Modelle und in der Verlängerung der Garantiezeit zum Ausdruck kommt. ▷



Zur luxuriösen Ghia-Ausstattung gehören neben Leichtmetallfelgen und Vinyl-Dach auch eine Hochdruck-Scheinwerferdusche und ein von innen verstellbarer Außenspiegel. Während das Armaturenbrett vom Vorgänger übernommen wurde, ist das Lenkrad eine Neuentwicklung. Neu ist auch der strömungsgünstig geformte Frontspoiler, der sich harmonisch in das Karosseriebild einfügt.

Fotos: Seufert

Fahrbericht

Ford Taunus 2.3 Ghia

Diese „Kölner Konzeption“, wie die Ford-Leute ihre Methode verbraucherfreundlichen Autobaus inzwischen selbstbewußt nennen, wurde auch am neuen Taunus praktiziert. Sie dokumentiert sich in einem von vordergründigen Modegags befreiten Styling, in einer weiteren Aufwertung der Serienausstattung durch Verbundglas-Frontscheibe und Automatikgurte sowie in einer Verfeinerung der zwar einfachen, dafür aber anspruchsvollen Großserien-Mechanik.

Den neuen Taunus gibt es in fünf Ausstattungsvarianten (Basis, L, GL, Ghia und Sport), mit sechs verschiedenen Motoren von 55 bis 108 PS (40 bis 79 kW) und in drei Karosserieversionen als zwei- und viertürige Limousine sowie als fünftürigen Kombi. Während die Coupé-Version nicht mehr im Programm ist, erhält die Taunus-Baureihe eine besondere Note durch die eigenständige Sportversion „S“ und durch das in dieser Klasse unübliche Angebot von zwei Sechszylindermotoren.

Zurück zur Vernunft

Äußerlich präsentiert sich der neueste Ford in einer betont sachlichen Form, deren klare Linienführung das Bemühen der Kölner Stylisten um größtmögliche Zeitlosigkeit widerspiegelt. Anders als sein noch mit „Knudsen-Nase“ (benannt nach dem ehemaligen Ford-Präsident Knudsen) und markig-kantigen Blechkonturen versehener Vorgänger wirkt der nur sparsam mit Chrom verzierte neue Taunus funktioneller. Der klar gegliederte Wagenbug schließt nach unten mit einer spoilerartigen, aerodynamisch günstigen Frontschürze ab.

In der Länge ergaben sich zehn Mehr-Zentimeter, die weitgehend der vorderen Knautschzone zugute kommen und die zusammen mit einer Verstärkung der Längsträger im Bereich der Vorderachsaufhängung eine Verbesserung der passiven Sicherheit bedeuten. Dem gleichen Zweck dienen modifizierte Türschlösser und -griffe und die serienmäßig eingebauten Automatikgurte sowie die Windschutzscheibe aus Verbundglas.

Die angestrebte Verbesserung der Sichtverhältnisse wurde durch eine nach vorn stärker abfallende Motorhaube, durch Vergrößerung der Seitenfenster und der Heckscheibe und durch eine schlankere Ausführung der hinteren Dachpfosten realisiert, in die lamellenartige Luftauslaßschlitze eingelassen sind.

Im konventionell geformten Stufenheck befindet sich ein großvolumiger Kofferraum, dessen rückwärtige Begrenzung nun nicht mehr von dem bis zur Stoßstange reichenden Deckel gebildet wird, sondern von einem die Karosseriesteifigkeit erhöhenden eingeschweißten Rückwandblech.

gibt. Der Schalthebel, mit dem sich das Getriebe vorbildlich leicht und exakt betätigen läßt, wurde gegenüber dem Vorgänger-Modell um 30 Millimeter nach hinten versetzt.

Überarbeitet zeigen sich auch die Sitze, die in Polsterung und Verstellbereich befriedigen können, bezüglich der Seitenführung in Kurven allerdings weiterhin verbesserungswürdig sind.

Mit gutem Erfolg haben sich die Ford-Techniker um eine wirksame Eindämmung der Innenraumgeräusche bemüht. Eine dickwandige Schallschluckwanne schon bei den Basis-Modellen sowie kiloweise Bitumen-Schmelzfolie,

Modelle und Motoren

Typ	1,3 Liter 55 PS	1,6 Liter 68 PS	1,6 Liter 72 PS	2,0 Liter 98 PS	2,0 Liter 90 PS	2,3 Liter 108 PS
Taunus	●	○ ²⁾	○ ²⁾	—	—	—
Taunus L	●	○ ²⁾	○ ²⁾	—	—	—
Taunus L Turnier	●	○ ²⁾	○ ²⁾	—	○ ²⁾	—
Taunus GL	○ ³⁾	●	○ ¹⁾	—	○ ²⁾	—
Taunus GL Turnier	○ ³⁾	●	○ ¹⁾	—	○ ²⁾	—
Taunus Ghia	—	—	●	—	○ ²⁾	○ ²⁾
Taunus Sport	—	—	—	●	—	○ ²⁾

● = serienmäßig ○ = auf Wunsch — = nicht lieferbar ¹⁾ ohne Mehrpreis ²⁾ gegen Mehrpreis
³⁾ gegen Minderpreis

Optische Impulse erhält die Heckpartie des neuen Taunus durch eigenwillig geformte seitlich herumgezogene Rückleuchten und durch das wiederentdeckte blaue Ford-Oval. Das weltweit bekannte Emblem, das auch Kühlergrill und Lenkrad ziert, soll künftig bei allen Ford-Modellen für einheitliche Marken-Identität sorgen.

Im Innenraum ist als wesentlichste Neuerung ein gefällig geformtes Lenkrad zu registrieren, das in Höhe und Abstand richtig postiert und mit einer griffsympathischen Ummantelung versehen ist. Bei den aufwendigeren Modellen GL, Ghia und S weist es vier, sonst zwei Speichen auf. Das vom Vorgänger unverändert übernommene Armaturenbrett, die übersichtliche Instrumentierung und die Anordnung der drei um das Lenkrad gruppierten Kombischalter werden auch im neuen Taunus allen Anforderungen gerecht. Neu ist eine Scheibenwischer-Intervallschaltung, die es ab GL serienmäßig

Isoliermatten und Filzschichten bei den aufwendigeren Varianten senken den Geräuschpegel beträchtlich ab. Außerdem wurde durch entsprechende Veränderung der Aufhängungspunkte ein geradliniger und somit schwingungsarmer Verlauf der Kraftübertragung von der Motor-Getriebe-Einheit zum Differential erreicht.

Sechs zur Wahl

Für Freunde motorischen Komforts stehen die altbekannten Ford-Sechszylindermotoren (2,0 und 2,3 Liter Hubraum) zur Verfügung. Der bei ersten Testfahrten benutzte V6 mit 2,3 Liter Hubraum und 108 PS (79 kW) konnte außerdem durch Geschmeidigkeit und ansprechende Fahrleistungen gefallen. Zusammen mit dem gut abgestuften und angenehm leicht zu schaltenden Vierganggetriebe vermochte er auch ohne häufiges Bemühen der mit 5000/min ohnehin nicht sonderlich hohen



Alufelgen, Weitstrahler und schwarzer Lack statt Chrom kennzeichnen den Taunus S, fünf Türen den Turnier

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR	1,3 Liter 55 PS	1,6 Liter 68 PS	1,6 Liter 72 PS	2,0 Liter 98 PS	2,0 Liter 90 PS	2,3 Liter 108 PS
Anzahl der Zylinder	4 in Reihe	4 in Reihe	4 in Reihe	4 in Reihe	6 in V-Form	6 in V-Form
Bohrung x Hub	mm 79,0 x 66,0	87,7 x 66,0	87,7 x 66,0	90,8 x 77,0	84,0 x 60,1	90,0 x 60,1
Hubraum	cm ³ 1294	1593	1593	1993	1999	2294
Verdichtungsverhältnis	8,0 : 1	8,2 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1	8,75 : 1	8,75 : 1
Leistung kW (PS) bei 1/min	40 (55)/5500	50 (68)/5200	53 (72)/5000	72 (98)/5200	66 (90)/5000	79 (108)/5000
spezifische Leistung kW (PS)/Liter	30,9 (42,5)	31,4 (42,7)	33,2 (45,2)	36,1 (49,2)	33,0 (45,1)	34,4 (47,0)
maximales Drehmoment Nm (mkg) bei 1/min	92 (9,2)/3000	117 (11,7)/2700	120 (12,0)/2700	154 (15,4)/3500	152 (15,2)/3000	180 (18,0)/3000
mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl m/s bei 1/min	12,1/5500	11,4/5200	11,0/5000	13,3/5200	10,0/5000	10,0/5000
Nockenwelle	obenliegend	obenliegend	obenliegend	obenliegend	zentral	zentral
Vergaser	1 Ford Fallstrom	1 Ford Fallstrom	1 Ford Fallstrom	1 Weber Register	1 Solex Doppel	1 Solex Doppel
Batterie	V/Ah 12/44	12/44	12/44	12/55	12/55	12/55
KRAFTÜBERTRAGUNG	Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (auf Wunsch automatisches Getriebe, nicht für 1,3) mit Mittelschaltung, Übersetzungen:					
I. Gang	3,66	3,58	3,58	3,65	3,65	3,65
II. Gang	2,19	2,01	2,01	1,97	1,97	1,97
III. Gang	1,43	1,40	1,40	1,37	1,37	1,37
IV. Gang	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Rückwärtsgang	4,24	3,32	3,32	3,66	3,66	3,66
Achsantrieb Limousine	4,11	3,89	3,89	3,75	3,44	3,44
Turnier	4,44	4,11	4,11	—	3,44	3,44

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern, hinten Starrachse an je zwei Längs- und Diagonallenkern, vorn und hinten Stabilisatoren, Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer (Sport- und Ghia-Modelle mit Gasdruck-Stoßdämpfern), Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn Schelben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 165 SR 13 (Sport- und Ghia-Modelle 185/70 SR 13).

ABMESSUNGEN

(in Klammern Werte für Turnier)
Radstand 2579 mm, Spur 1422/1422 mm, Außenmaße 4380 (4480 x 1700 x 1362 (1366) mm.

GEWICHTE

(Werksangaben für Limousine zweitürig)
Leergewicht (1,3): 1020 kg, (1,6): 1035 kg, (2,0 OHC): 1060 kg, (2,0/2,3 V6): 1110 kg, zulässiges Gesamtgewicht (1,3): 1480 kg, (1,6): 1500 kg, (2,0 OHC): 1525 kg, (2,0/2,3 V6): 1565 kg, Zuladung (1,3): 460 kg, (1,6): 465 kg, (2,0 OHC): 465 kg, (2,0/2,3 V6): 455 kg.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit (1,3/55 PS): 137 km/h, (1,6/68 PS): 147 km/h, (1,6/72 PS): 152 km/h, (2,0/98 PS): 167 km/h, (2,0/90 PS): 163 km/h, (2,3/108 PS): 173 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h (1,3/55 PS): 23,5 s, (1,6/68 PS): 17,9 s, (1,6/72 PS): 16,7 s, (2,0/98 PS): 12,1 s, (2,3/108 PS): 11,5 s.

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
Ölwechsel alle 10 000 km



Ucar Professional, die Marathon-Batterie.

Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben. Viel länger. Das heißt, Ihr Kofferradio spielt länger. Ihr Cassettenrecorder läuft länger. Ihre Filmkamera filmt länger. Ihre Uhr tickt länger. Ihre Taschenlampe brennt länger. Ihr Taschenrechner rechnet länger. Das Spielzeugauto Ihres Sohnes fährt länger.

Ucar Professional. Mit Strom aus der Steckdose geht's natürlich noch länger.

Nenndrehzahl für zügige und dabei nervenschonende Fortbewegung zu sorgen.

Ein anderes, temperamentvoller wirkendes Laufverhalten offerierte der Zweiliter-Vierzylinder mit 98 PS (72 kW) Leistung, wie er serienmäßig in die Sportversion Taunus S eingebaut wird.

Während die vier zur Wahl stehenden Vierzylinder-Motoren (siehe Tabelle auf Seite 31) über Zahnriemengetriebene obenliegende Nockenwellen verfügen, begnügen sich die beiden betagteren Sechszylinder mit Stößeln und einer Zahnradgetriebenen, im Kurbelgehäuse liegenden Nockenwelle. Bis auf die beiden leistungsschwächsten Vierzylinder benötigen alle Taunus-Triebwerke Superbenzin.

Im Detail verfeinert

Mit dem klassengrößten Radstand, der breitesten Spur und mit einer an vier Lenkern geführten starren Hinterachse verfügte schon das bisherige Taunus-Fahrwerk über durchaus gute Voraussetzungen für Straßenlage und Komfort, die jedoch infolge mangelnder Feinabstimmung nie zu einem befriedigenden Ergebnis geführt hatten.

Beim neuen Modell wurden die Möglichkeiten der preisgünstigen Starrachs-Konzeption besser genutzt: Negativer Sturz der Vorderräder, verstärkter Querstabilisator, tiefergelegte Befestigungspunkte der Hinterachsenlenker, geänderte Vorspur und Nachlauf an der Vorderachse haben die Fahreigenschaften spürbar verbessert.

Vor allem im Kurvenverhalten sind Fortschritte erzielt worden, denn statt starker Untersteuerneigung weist der neue Taunus nun ein fast neutrales Eigenlenkverhalten auf. Durch progressiv ausgelegte Federn und Gasdruckstoßdämpfer bei den Modellen Ghia und Sport wurden außerdem Komfortverbesserungen erzielt. Positiv auf die Handlichkeit der neuen Modelle wirkt sich schließlich auch die Herabsetzung der Lenkkräfte aus.

Der in vielen Punkten verbesserte neue Taunus dürfte es nicht allzuschwer haben, im Verkauf an die Resultate seines Vorgängers anzuknüpfen. Das wäre ein Erfolg; denn schon der alte Taunus war das bestverkaufte deutsche Ford-Modell.



Klar gegliedert präsentiert sich die neue Taunus-Front



Der Kofferraum weist jetzt eine feste Rückwand auf



Durch Verlängerung der Karosserie um 10 cm wurde das Crash-Verhalten speziell des Vorderwagens verbessert

*Ein paar Dinge gibt es doch,
mit denen man sich auch heute
noch verwirklichen kann.*

**Die neuen Lancias*.
Autos für Europas Individualisten.**

*In der Konzeption der neuen Lancias
haben wir das verwirklicht,
wozu uns weltberühmte Automobil-
tradition und ungezählte Renn-
siege verpflichten: technische
Perfektion, optimales Fahrverhalten
und höchste Zuverlässigkeit.*

*Bei einem der 300 Lancia-Vertrags-
händler in Deutschland können
Sie sich mit den neuen Lancias kritisch
auseinandersetzen. Viel Spaß dabei
wünscht Ihnen
Ihre Deutsche Lancia Vertrieb GmbH
71 Heilbronn.*



*** Zum Beispiel
das Beta Coupé 1600 ccm, 100 PS
ab 16.950.-DM (unverbindliche
Preisempfehlung)
und das neue Beta Coupé
2000 ccm, 119 PS.**



Es gibt noch Freiheit

Maß aller Dinge

Ab 1978 vorgeschrieben: neues Internationales Maßsystem.

Obwohl die Pferde als Antrieb für Fahrzeuge schon längst aus dem Verkehr gezogen wurden, hat sich bis heute die „Pferdestärke“ als Maßeinheit für die Leistung von Verbrennungsmotoren hartnäckig gehalten. Daß PS eine ziemlich willkürlich festgelegte Einheit ist und der seinerzeit als Basis herangezogene Grubengaul kaum repräsentativ war, hat außer den Wissenschaftlern und Technikern, die mit solchen Einheiten mathematischen Umgang haben, bisher noch niemanden ernsthaft gestört.

Doch nach der Elle, dem Werst, dem Scheffel und vielen anderen auf variablen Größen basierenden Einheiten müssen nun auch die PS und mit ihr zahlreiche weitere geläufige Begriffe und Schreibweisen dem technischen Fortschritt geopfert werden.

Fortschritt bedeutet in diesem Fall „System International“ oder abgekürzt SI, auf das sich bereits im Jahre 1960 die 11. Generalversammlung für Maße und Gewichte geeinigt hatte. Eine solche Standardisierung der Einheiten war freilich auch dringend notwendig, wenn die internationale Zusammenarbeit in Wissenschaft und Forschung weiter gedeihen sollte. Denn das SI soll nicht nur im wissenschaftlichen Bereich unbrauchbare Größen wie die englischen Maße Pfund, Fuß oder Gallonen abschaffen, sondern auch Physikern und Technikern, die sich bisher verschiedener Maß-Systeme bedient haben, eine einheitliche Basis sichern.

Zwar ist das auf den drei Grundeinheiten Centimeter, Gramm und Sekunde aufbauende physikalische Maßsystem (CGS-System) unter Naturwissenschaftlern schon längst international gebräuchlich und außerdem von variablen Größen unabhängig, doch waren die davon abgeleiteten Einheiten für Ingenieure und Techniker von der Größe her unpraktisch. Für diese wurde darum das Technische Maßsystem (MKS-System) entwickelt, das auf drei Grundeinheiten aufbaut: Meter, Kilogramm und Sekunde.

Doch das MKS-System hatte von Anfang an einen entscheidenden Fehler:

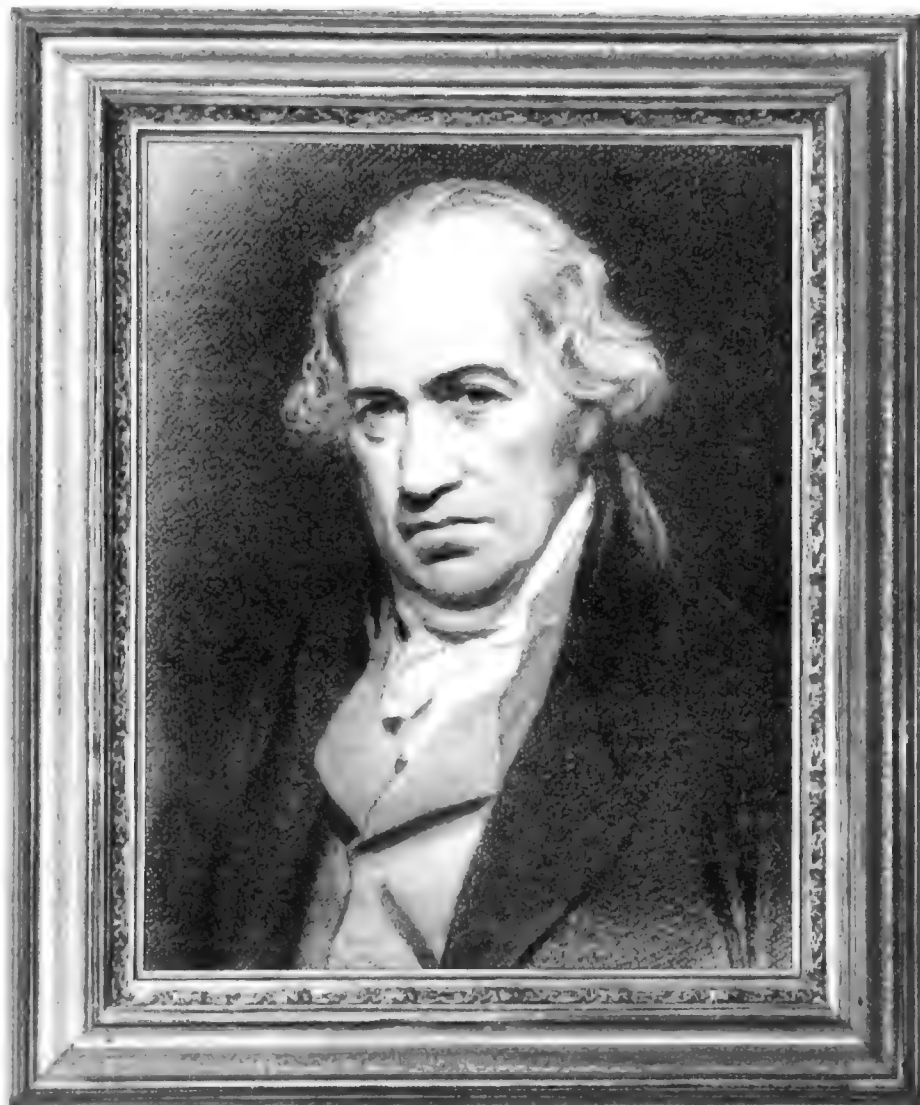


Foto: Dt. Museum

Gab seinen Namen für die Leistungseinheit im neuen Maßsystem SI: James Watt

Es war nur für die Erde konzipiert. Da im MKS-System die als Kilogramm definierte Kraft von der Erdbeschleunigung abhängt, gab es bei der Umrechnung dieser Grundeinheit in das physikalische Maßsystem stets Probleme, da dort mit der gleichen Bezeichnung (kg bzw. g) etwas ganz anderes, nämlich die Masse eines Körpers gemeint war. Denn nur auf der Erdoberfläche stimmen Masse und Gewicht (Kraft) eines Körpers annähernd überein und selbst dann nur, wenn sich der Körper im Ruhezustand befindet.

Überhaupt stiftet der Begriff „Gewicht“ insofern Verwirrung, als er sowohl für

die Kraft, als auch für die Masse eines Körpers benutzt wird. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß heute im technischen Maßsystem meist dann die Bezeichnung Kilopond (kp) benutzt wird, wenn eine Kraft gemeint ist.

Mit all diesen Unzulänglichkeiten soll nun das internationale Maßsystem SI aufräumen. Es basiert auf insgesamt sechs unveränderlichen Grundeinheiten, die zum Teil bisher schon verwendet wurden:

- Meter (m) für die Länge,
- Kilogramm (kg) für die Masse,
- Sekunde (s) für die Zeit,
- Ampere (A) für die Stromstärke,

- Kelvin (K) für die Temperatur und
- Candela (cd) für die Lichtstärke.

Alle übrigen im technischen und wissenschaftlichen Bereich benötigten Einheiten lassen sich als Produkte, Brüche oder Potenzen aus den Basis-einheiten bilden. Dabei müssen häufig berühmte Naturwissenschaftler dafür erhalten, den abgeleiteten Einheiten einen speziellen Namen zu geben (z. B. Hertz, Joule, Newton, Watt).

Auf dem Kraftfahrzeugsektor bringt die Anwendung des Internationalen Maßsystems einige Änderungen mit sich, die zumindest gewohnungsbedürftig sind. In der Tabelle sind die wichtigsten Fahrzeugdaten im alten und neuen Maßsystem enthalten. Die Umrechnungsfaktoren gelten für die Umrechnung vom bisherigen System ins SI.

Für einige Einheiten ändert sich rein zahlenmäßig nichts, wohl aber in der Bezeichnung oder Schreibweise. So werden die Kubikzentimeter nicht mehr als schreibmaschinenfreundliche ccm erscheinen, sondern korrekt als Potenz in cm^3 . Auch die eigentlich als Einheit nicht existenten Umdrehungen (U) müssen nun tatsächlich verschwinden. Die Schreibweise U/min wird es also nicht mehr geben, doch bleibt die Minute als reziproke Zeiteinheit (1/min) erhalten. Die korrekte Bezeichnung der Drehzahl lautet künftig 1/min.

Ebenfalls zahlenmäßig gleich bleibt der Reifendruck. Er wird nun als „Reifenüberdruck“ bezeichnet und in „bar“ angegeben. Für die Umrechnung gilt: $1 \text{ atü} \approx 1 \text{ bar}$. Auch beim Fahrzeuggewicht sind keinerlei Rechenkünste vonnöten. Es wird als Masse in kg angegeben, gleiches gilt für die Gewichtsverteilung. Schwieriger liegen die Verhältnisse beim Leistungsgewicht, da sich hier nicht nur die Einheiten ändern (kW statt PS und Tonnen statt kg), sondern auch noch zusätzlich umkehren. Das Leistungsgewicht wird demnach künftig in kW/t (Kilowatt pro Tonne) deklariert, so daß entgegen der bisherigen Schreibweise das stärkere Fahrzeug auch den höheren Zahlenwert hat.

Was die Temperatur betrifft, so gestattet der Gesetzgeber die Benutzung der bisherigen Celsius-Grade ($^{\circ}\text{C}$) auch nach 1977. Zur Information sei erwähnt, daß die Kelvin-Skala beim absoluten Nullpunkt ($-273,16^{\circ}$), der niedrigsten möglichen Temperatur, beginnt. Null Grad Celsius (der Gefrierpunkt des Wassers) entsprechen also rund 273 Kelvin (K).

Größeres Umdenken erfordern die neuen Dimensionen des SI für Kraft, Arbeit, Drehmoment und Leistung, da hier fest eingeprägte Begriffe sowohl zahlenmäßig als auch in der Bezeichnung umgeworfen werden.

Die SI-Einheit für die Kraft wurde nach dem Physiker Isaac Newton benannt

gibt sich weiterhin, daß die Zahlenwerte für das Drehmoment im SI rund 10-mal höher liegen (exakt 9,81mal) als bisher, so daß 1 mkg rund 10 Nm entspricht.

Der physikalische Begriff der Arbeit ist ebenfalls mit Kraft mal Weg definiert. 10 Nm ergeben also eine Arbeit von rund 1 mkg im alten Maßsystem. Für die Arbeitseinheit 1 Nm wurde die Bezeichnung 1 Joule (J) gewählt. Da Arbeit, mechanische Energie oder Wärmemenge gleichwertig sind, wird das Joule für all diese Begriffe einheitlich benützt. Dadurch bleiben auch die Kalorien oder Kilokalorien (kcal) auf der Strecke. Die künftige Wärmeinheit lautet Joule, der Umrechnungsfaktor beträgt $1 \text{ cal} = 1 \text{ J}$ oder $1 \text{ kcal} = \text{kJ}$.

So wird umgerechnet

Technische Bezeichnung	Altes Maßsystem (MKS-Einheit)	Neues Maßsystem (SI-Einheit)	Umrechnungsfaktor (alt auf neu)
Leistung	PS	kW	0,736
Drehmoment	mkg	Nm	9,81 (≈ 10)
Drehzahl	U/min	1/min	—
Spezifische Leistung	PS/l	kW/l	0,736
Gewicht (Masse)	kg	kg	—
Leistungsgewicht	kg/PS	kW/t	*)—
Wärmeenergie	kcal	kJ	4,185
Reifendruck	atü	bar	—

*) nicht direkt umrechenbar

und wie folgt definiert: 1 Newton ist die Kraft, die einer Masse von 1 kg die Beschleunigung von 1 m/s^2 verleiht. Dieser Definition liegt die von Newton aufgestellte Grundbeziehung aller Bewegungsvorgänge zu Grunde, die lautet: Kraft = Masse $\times$ Beschleunigung.

Auf der Erde bedeutet dies, daß eine Masse (Gewicht) von 1 kg wegen der Erdbeschleunigung auf ihre Unterlage eine Kraft von 9,81 N ausübt, so daß 9,81 N einer Kraft von 1 kg (bzw. 1 kp) im alten Maßsystem entsprechen. Der Einfachheit halber und weil es immer noch genau genug ist (Fehler unter 2 Prozent) genügt es jedoch, den Umrechnungsfaktor mit 10 anzusetzen.

Aus der mechanischen Beziehung Drehmoment = Kraft $\times$ Hebelarm er-

Für die Umrechnung in die zeitbezogene Leistung (Leistung = Arbeit pro Zeiteinheit) gilt die Beziehung 1 J bzw. $1 \text{ Nm} = 1 \text{ Ws}$ (Wattsekunde). Die Leistung von 1 Watt entspricht demnach einer Arbeit von 1 Nm/s bzw. 1 J/s .

Die Beziehung der neuen Leistungseinheit (Watt bzw. Kilowatt) zum alten Maßsystem herzustellen, ist nicht ganz einfach. Bekanntlich entspricht dort 1 PS einer Leistung von 75 mkg/s. Ersetzt man die mkg durch Nm (mal 9,81) so ergibt sich ein Umrechnungsfaktor von ca. 736. Anders ausgedrückt: 1 PS entspricht 736 Watt bzw. 0,736 kW. Dies bedeutet für alle, die sich an hohen Zahlenwerten für die Leistung ergötzen, eine herbe Enttäuschung, denn künftig sind die PS nur noch rund 0,75 kW wert.

Gert Hack

Nimm drei

Neues Fiat-Coupé mit Heckklappe.

Mit dem 1971 vorgestellten 128 SL Coupé konnte Fiat die von den Vorgänger-Modellen begründete Vorherrschaft in der Klasse der kleinen Sportwagen nicht fortsetzen. Denn die sportliche Variante des Fiat 128 verkaufte sich weniger gut als das preiswertere 850 Coupé. Im August 1975 wurde die Produktion eingestellt; statt dessen lief ein neues Modell vom Band, der 128 berlinetta.

Dieser neue Fiat soll mehr als ein Sportcoupé sein, denn die Konzeption

zielt in Richtung sportliches Allzweckauto — Fiat wandelt hier auf den Spuren des VW Scirocco und des Ford Capri II. Mit Heckklappe, die dem 128 berlinetta zu einem zeitgemäßen Äußeren und zu einem Teil des Namens verhalf — das 3 p am Heck steht für tre porte (3 Türen) — ist der neue Fiat eine Mischung aus der 128 Limousine und der Kombi-Variante Familiare.

Einen absatzfördernden Effekt erhofft sich Fiat vom Kleid des berlinetta, bei dessen Gestaltung die Turiner Styli-

sten mit der Mode gingen. Die Karosserie ist geradlinig und gestreckter und hat nur noch wenig Ähnlichkeit mit der des gedrunken wirkenden Vorgängers. Dank der größeren hinteren Seitenfenster und der vergrößerten Heckscheibe wurde die Sicht nach rückwärts und schräg hinten besser als beim Vorgänger.

Retuschen erfolgten auch an der Frontpartie. Der breitere Kühlergrill, in den die vier Rundscheinwerfer integriert sind, wurde neu gestaltet, die



vordere Stoßstange ist ebenso wie die hintere mit einem Hartgummi-Streifen ausgelegt. Standleuchten und Blinker sind ebenfalls in die vordere Stoßstange eingebettet.

Das geänderte Mobiliar und die größeren Fensterflächen, durch die mehr Licht ins Innere dringt, haben zu einer wohnlicheren Atmosphäre im Innenraum beigetragen. Die auf Wunsch in der Mitte mit Schottenmuster-Stoff überzogenen Sitze gerieten körpergerechter und bieten Fahrer und Beifahrer

er ausreichend Seitenhalt. Praktisch unverändert blieb das Armaturenbrett mit den beiden großen Rundinstrumenten (Tacho und Drehzahlmesser) in der Mitte und den seitlich darunter platzierten kleineren Kontroll-Instrumenten für Wassertemperatur und Benzin-vorrat.

Alle Hebel liegen griffgünstig in der Nähe des Lenkrades. Eine Ausnahme macht der ungünstig placierte Schalter für die Heckscheiben-Heizung, der sich insbesondere bei Dunkelheit nur

schwer ausfindig machen läßt. Kritik verdient auch der zu tief am Türholm angebrachte Anlenkpunkt für den Sicherheitsgurt.

Die Raumaufteilung ist beim berlinetta günstiger als im 128 SL. Da der Abstand zwischen der Lenksäule und der Rücksitzlehne ebenso wie die Innenhöhe um jeweils zwei Zentimeter vergrößert wurde und die Innenbreite jetzt 1200 mm beträgt (vorher 1146 mm), finden die Hinterbänkler etwas bessere Platzverhältnisse als im bis-



Das Fassungsvermögen des dank Heckklappe gut zugänglichen Kofferraumes läßt sich durch Umklappen der Rücksitzbank auf das Doppelte vergrößern. Die Rundinstrumente liegen gut im Blickfeld.



Kurztest

Fiat 128 berlinetta 1300

herigen Sportcoupé vor. Sehr üppig ist das Raumangebot freilich nicht: Bequem können es sich Erwachsene im Fond nur machen, wenn Fahrer und Beifahrer ihre Sitze nach vorne schieben und so den Knieaum für die Fondpassagiere vergrößern.

Wesentlichstes Novum an der neuen Karosserie ist jedoch die breite Klappe im Heck, die das Rückfenster einschließt und von einem Gasdruckdämpfer nötigenfalls offengehalten wird. Sie gewährt Zugang zu einem geräumigen, variablen Kofferraum, der im Normalzustand 220 Liter faßt (nach auto motor und sport-Norm) und sich

durch einfaches Umlegen der Rück Sitzlehne in einen erweiterten Stauraum umwandeln läßt (Volumen: 456 Liter). Das Gepäckabteil des Fiat 128

berlinetta entspricht in seiner Kapazität damit dem des VW Scirocco (224 bzw. 464 Liter).

Vorzüge

- Gute Fahrleistungen
- Geringer Verbrauch
- Reichhaltige Ausstattung
- Unproblematische Fahreigenschaften
- Geräumiger, variabler Gepäckraum

Nachteile

- Lauter Motor
- Unexakte Schaltung

Motor: drehfreudig und sparsam

Wie bisher umfaßt das Motoren-Angebot 1100 ccm- und 1300 ccm-Aggregate, die allerdings über neue Zylinderköpfe mit geändertem Brennraum verfügen und deren Verdichtungsverhältnis von 8,8:1 auf 9,2:1 erhöht wurde. Auch nach der Erhöhung der Verdichtung blieb der Oktanzahlbedarf der 65 bzw. 73 PS leistenden

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorn eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 55,5 mm, Hubraum 1290 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,2 : 1, Leistung 53,7 kW (73 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 102 Nm (10,2 mkg) bei 3900/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000/min) 11,1 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 4100/min) 7,6 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, 1 Weber Fallstromvergaser 32 DMTR 32, 50 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 400 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,583 (14,608), II. 2,235 (9,112), III. 1,454 (5,928), IV. 1,042 (4,252), R. 3,714 (15,14), Achsantrieb 4,077.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, Querblattfeder, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreisbremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 1/2 J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 145 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2223 mm, Spur 1325/1333 mm, Außenmaße 3826 x 1560 x 1310 mm, Innenbreite vorn 1280 mm, hinten 1250

mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 950 mm, hinten 865 mm, Sitztiefe vorn 475 mm, hinten 470 mm, Knieaum hinten 110–300 mm, Wendekreis links 9,9 m, rechts 10,4 m, 3,3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 220 Liter, bei umgeklappten Rücksitzen 456 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht vollgetankt 880 kg (davon Vorderachse 515 kg, Hinterachse 365 kg, Gewichtsverteilung 58,5 : 41,5), zulässiges Gesamtgewicht 1170 kg, Zuladung 290 kg, Personenindexzahl 3,4, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 445 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 61 kW/t (12,1 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 161,4 km/h (entsprechende Drehzahl 6650/min) Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0– 40 km/h 3,0 s
0– 60 km/h 5,2 s
0– 80 km/h 8,2 s

0–100 km/h	12,3 s
0–120 km/h	18,7 s
0–140 km/h	31,0 s
1 km mit stehendem Start . . .	34,7 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40– 60 km/h	6,4 s
40– 80 km/h	12,2 s
40–100 km/h	18,2 s
40–120 km/h	25,6 s
40–140 km/h	38,4 s
1 km ab 40 km/h	37,4 s

INNENGERÄUSCH

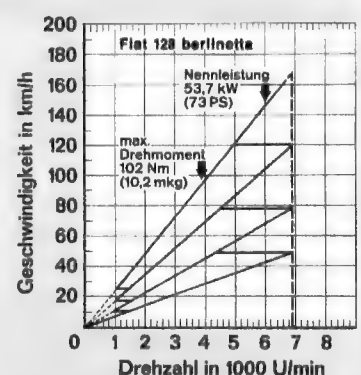
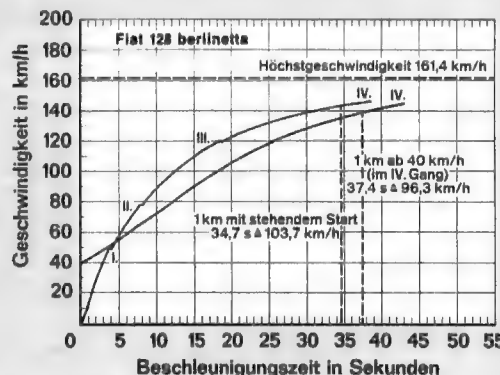
Leerlauf im Stand	51 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	86 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Testverbrauch	10,1 L/100 km

RICHTPREIS

Coupé 1300	DM 11 300,—
----------------------	-------------



Triebwerke, die Superbenzin verlangen, gleich. Das maximale Drehmoment wuchs von 8,4 auf 8,9 mkg beim Elfhunderter und von 9,4 auf 10,2 mkg beim Dreizehnhunderter.

Bei den Elastizitätsmessungen bot der 880 kg wiegende Dreizehnhunderter mehr Durchzugskraft als der 75 PS leistende Vorgänger. Im großen Gang beschleunigte der berlinetta von 40 auf 100 km/h 2,5 s schneller als das ehemalige 1300 SL Coupé.

Bei höheren Drehzahlen verrichtet das Vierzylinder-Triebwerk seine Arbeit deutlich hörbar, und störend war

ebenfalls ein Ruckeln beim Beschleunigen, das beim Übergang von der ersten zur zweiten Vergaserstufe auftrat. Unverändert vom Vorgänger übernommen wurde das Getriebe, das sich unexakt schaltet und speziell beim Einlegen des ersten Ganges und des Rückwärtsganges häufig Schwierigkeiten bereitet.

Der modifizierte Motor erwies sich schließlich als guter Futterverwerter und verbrauchte im Mittel 10,1 Liter Superbenzin pro 100 km.

Spärlich fielen die Modifikationen am Fahrwerk aus. Das Fahrverhalten ist

unproblematisch wie beim Vorgänger, auch der ausgeprägte Hang zum Untersteuern blieb dem neuen Fronttriebler erhalten. Daß der 128 berlinetta auf einem bereits 1969 konzipierten Auto basiert, kann er nicht leugnen, denn die Antriebseinflüsse in der Lenkung machen sich stärker als bei modernen Fronttrieblern bemerkbar.

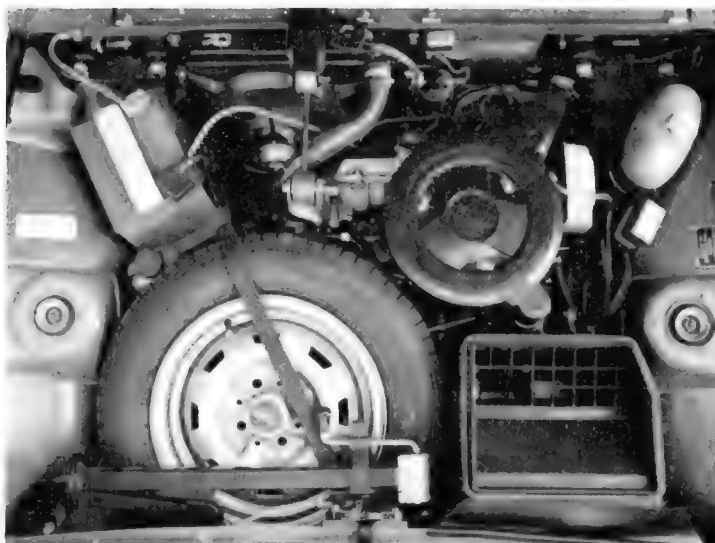
Preislich kann der neue Italiener dagegen besser mit den sportlichen Mitstreitern konkurrieren. Der reichhaltig ausgestattete Dreizehnhunderter ist mit einem Preis von 11 300 rund 1300 Mark billiger als beispielsweise der VW Scirocco LS. *Klaus Wießmann*



Das 3 p in der Modellbezeichnung deutet auf die dritte Tür im Heck hin. Der quer eingebaute Vierzylinder-Motor erwies sich als temperamentvoll; im Fond ist der Knierraum ziemlich beschränkt.

		Fiat 128 berlinetta 1300	Fiat 128 Coupé ¹⁾ 1300 SL
Hubraum	cm ³	1290	1290
Leistung	PS bei 1/min	73/6000	75/6400
Testverbrauch	l/100 km	10,1 S	10,7 S
Preis	DM	11 300,—	10 390,—
Beschleunigung in s			
0— 40 km/h		3,0	3,0
0— 60 km/h		5,2	5,2
0— 80 km/h		8,2	8,0
0—100 km/h		12,3	12,2
0—120 km/h		18,7	17,9
0—140 km/h		31,0	28,5
1 km mit stehendem Start		34,7	33,9
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang) in s			
40— 60 km/h		6,4	7,9
40— 80 km/h		12,2	13,9
40—100 km/h		18,2	20,7
40—120 km/h		25,6	28,6
40—140 km/h		38,4	39,2
1 km ab 40 km/h		37,4	38,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	161,4	167,4

¹⁾ wird nicht mehr hergestellt



Diesels Dienstfahrt

Wie sich der Fünfzylinder-Diesel im Alltagsbetrieb bewährte.

Als Daimler-Benz Mitte 1974 das Spitzenmodell seiner erfolgreichen Diesel-Baureihe vorstellte, waren selbst Fachleute überrascht: Erstmals hatte man für einen Personenwagenmotor die Zylinderzahl fünf gewählt. Bis dahin galt stets die Regel, für höher drehende Verbrennungsmotoren im Interesse einer besseren Laufruhe nur gerade Zylinderzahlen vorzusehen.

Daß sich die Mercedes-Techniker für diesen, im Lkw-Bereich freilich nicht so ungewöhnlichen Schritt entschieden, hatte praktische Gründe. So konnten nicht nur viele Bauteile des bewährten 2,4 Liter-Diesels (240 D) verwendet werden, sondern vor allem auch das umfangreiche Wissen um die thermo-dynamischen Verhältnisse dieses Motors. Andere Zylinderabmessungen hätten zwangsläufig eine ebenso kostspielige wie zeitraubende Neuuntersuchung von Verbrennungsvorgängen, Steuerzeiten, Brennraum- und Kanalförmigkeiten erforderlich gemacht.

Durch das „Anhängen“ eines fünften Zylinders an die vorhandene 2,4 Liter-Maschine wuchs der Gesamthubraum um 601 auf 3005 cm³ und die Leistung von 65 auf 80 PS (59 kW). Damit ist der 240 D 3.0 der stärkste Diesel-Personenwagen der Welt.

Bedeutsamer als dieses prestigeträchtige Prädikat ist aber die Tatsache, daß das Handicap anderer Diesel-Modelle, nämlich unbefriedigende Fahrleistungen, durch die 15 PS Mehrleistung weitgehend beseitigt wird. Auch lassen sich damit leistungszehrende Aggregate wie Getriebeautomatik, Servolenkung oder Klimaanlage leichter verkraften.

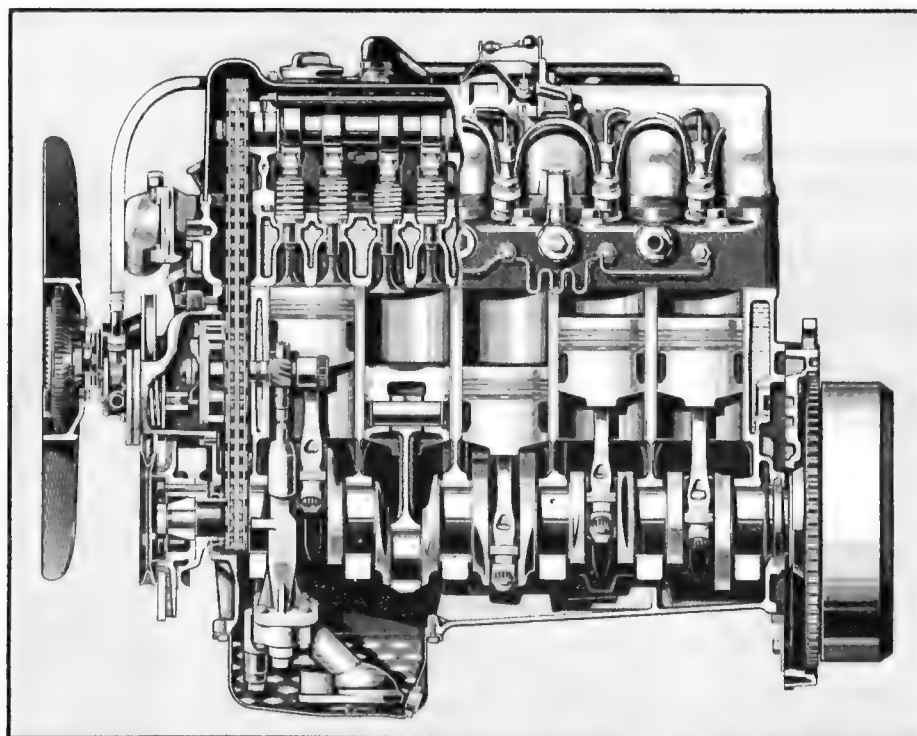
Der ungünstigeren Massenkraftverteilung bei fünf Zylindern begegneten die Mercedes-Konstrukteure mit besonders kleinen Gewichtstoleranzen von Kolben und Pleueln, durch Komplettwuchtung des Kurbeltriebs am fertig montierten Motor, durch einen Dreh-schwingungsdämpfer am freien Kurbelwellenende und schließlich durch zwei die Motoraufhängung unterstützende Teleskop-Stoßdämpfer.

In der Praxis wartet der Fünfzylinder dann auch mit einer für Dieselmotoren beachtlichen Laufruhe und Kultiviertheit auf. Neben den aus der größeren Zylinderzahl resultierenden kürzeren Zündabständen profitiert er zusätzlich von einer neuentwickelten wartungsfreien Einspritzpumpe, deren mechanische Regelung feinfühligere und geschmeidigere anspricht.

Ergänzend zu dem in Heft 2/75 veröffentlichten Test über den Mercedes 240 D 3.0 hat *auto motor und sport* in einer 30 000 km-Langzeitprüfung die Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlich-

keit des ungewöhnlichen Antriebs untersucht. Dabei wurde der Diesel sowohl im Stadt- und Kurzstreckenbetrieb als auch bei ausgedehnten Fernfahrten eingesetzt. Die werksseitig vorgeschriebenen Inspektions- und Wartungsarbeiten wurden in einer Vertragswerkstatt durchgeführt.

Wie die Störungstabelle zeigt, traten am Motor keine und am übrigen Fahrzeug nur geringfügige Beanstandungen auf, die jeweils anlässlich routinemäßiger Inspektionen beseitigt wurden. Das bei Kilometerstand 17 990 beobachtete Vibrieren des Aufbaus



Der neuentwickelte Fünfzylindermotor zeigte sich vom harten Dauertestbetrieb ebenso unbeeindruckt wie Karosserie und Fahrwerk.

Technische Daten und Meßwerte

Testwagen

Baujahr	1975
Fahrgestell-Nr.	115 114 100 140 83
km-Stand bei Übernahme	2 867
km-Stand bei Testende	33 383
Hubraum	3005 cm ³
Leistung	59 kW (80 PS) bei 4000/min
Verdichtungsverhältnis	21:1
Eigengewicht vollgetankt	1500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1950 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	39,3 kW/t (18,8 kg/PS)

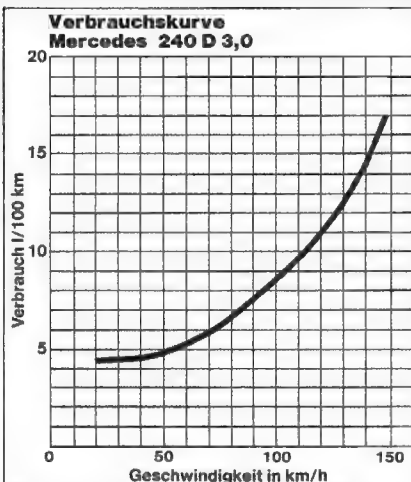
Beschleunigung

(auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen, Messung bei Kilometerstand 14 815)

0 bis 40 km/h	3,9 s
0 bis 60 km/h	7,2 s
0 bis 80 km/h	12,2 s
0 bis 100 km/h	18,8 s
0 bis 120 km/h	29,9 s
1 km mit stehendem Start	39,1 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h

Verbrauch

Autobahn Schnitt	ca. 100 km/h	11,5
Autobahn Schnitt	ca. 120 km/h	14,3
Landstr. Schnitt	ca. 70 km/h	10,3
Testverbrauch über eine Strecke von 30 516 km 11,1 l/100 km (Diesel)		
Ölverbrauch 0,11 l/1000km		



war auf Unwucht der Vorderräder zurückzuführen und konnte durch Nachwuchten behoben werden. Die montierten Pirelli P3-Reifen, die nicht zuletzt wegen ihres Komfortverhaltens gut mit dem Mercedes-Fahrwerk harmonierten, wiesen am Ende des 30 000 km-Tests noch eine Profiltiefe von knapp 3 mm auf.

Der Motor, der abgesehen von den alle 5000 km fällig werdenden Öl- und Filterwechseln und den regelmäßigen Ventilspiel-Kontrollen keinerlei Aufmerksamkeit erforderte, hinterließ gerade im Dauerbetrieb einen bemerkenswert guten Eindruck.

Mehr als Schönheitsfehler können das bei kalter Maschine notwendige Vorglühen sowie das dieseltypische Leerlaufnageln in dieser Betriebsphase gewertet werden. Andererseits weist der Diesel nach dem Kaltstart ein stabileres Laufverhalten als viele Benzinmotoren auf.

Als geradezu mustergültig erwies sich der immerhin 1500 kg schwere Testwagen im Kraftstoffverbrauch: Nur 11,1 l/100 km wurden im Mittel über die 30 000 km-Distanz in die Brennräume des Fünfzylinders gespritzt. Das ist insbesondere deshalb sehr wenig, als im Interesse zügigen Fortkommens mit dem Gaspedal nur selten zurückhaltend umgegangen wurde. Zielt man bewußt auf niedrigen Verbrauch ab, so läßt sich sogar die 10 Liter-Grenze unterschreiten. Solche Genügsamkeit schont nicht nur den Geldbeutel, sondern ermöglicht zudem einen angenehmen großen Aktionsradius von gut 500 km, der sich aus einer Füllung des 65 Liter-Tanks ergibt. Allerdings ist es wegen des zu starker Schaumbildung neigenden Dieselöls ein ziemlich zeitraubendes Geschäft, den Tank randvoll zu füllen.

Unter dem Strich erwies sich der 240 D 3.0 als zuverlässiges und wirtschaftliches Auto. Die Kosten für Wartung und Reparaturen betrugen knapp über zwei Pfennig pro Kilometer, was den soliden Anderthalb-Tonner in dieser Wertung in den Bereich ökonomischer Kleinwagen bringt. *Helmut Eicker*

Störungen

km 14 695	Kupplungsspiel zu klein
km 15 380	Scheibenwischer rubbeln
km 17 990	Wagen vibriert zwischen 130 und 150 km/h linker Außenspiegel wackelt
km 30 808	hintere Türen knarren auf unebener Fahrbahn

Wartung und Reparaturen

km 5 620	Schmierdienst	DM 79,17
km 9 932	Schmierdienst	DM 166,87
km 16 380	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 255,67
km 21 800	Schmierdienst Bremsbeläge vorn erneuert	DM 78,48 DM 80,03
km 25 179	Schmierdienst	DM 77,24
km 33 383	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsbeläge hinten erneuert	DM 268,40 DM 26,40
Gesamtkosten		DM 1032,26
Gesamtkosten abzüglich Öl		DM 688,82
entsprechend 2,25 Pf/km für Wartung und Reparaturen		



„Was ich gemacht habe, hat mir Spaß gemacht“

Abschied nach elf Jahren: BMW-Techniker Bernhard Osswald.

Sein Großvater diente den württembergischen Staatsbahnen, sein Vater gelangte an die Spitze der Reichsbahndirektion Stuttgart, auch zwei Brüder des Vaters waren gehobene Eisenbahner, und er selbst hat einstmals sechs Monate Praktikum im heimatischen Reichsbahn-Ausbesserungswerk absolviert. Aber auf die Gleise ist er nicht geraten.

Als er fünf war, wurde in Vaters Haus das erste elektrische Licht gelegt. Die Männer, die das Wunder vollbrachten,

auf einer Arado, die noch aus dem Ersten Weltkrieg stammte, Flugscheine bis zu den Weihen des Kunstflugs: K 1 und K 2 auf der Bucker Jungmeister. Davor, daneben und vor allem danach gab es das Hobby auf Rädern.

Vater war nicht knapp bei Kasse und fuhr Auto: Adler, Ego, Heim — die beiden letzteren sind verschollene Namen, doch auf einem Ego fuhr Rudolf Caracciola 1923 seinen ersten Rennsieg, und Franz Heim war ein früherer Benz-Rennfahrer, der sich mit seinem

Stuttgart, dort ihr eigenes Modegeschäft hatte, zog die Familie in ein 1200 Jahre altes, großes Haus auf der Bodenseeinsel Reichenau.

Bernhard, einziger Sohn, strampelte mit dem Fahrrad morgens bald nach vier Uhr über den Dammweg zur festländischen Bahn, die ihn zur Oberrealschule in Konstanz brachte. Je andert halb Stunden morgens und abends so unterwegs zu sein, war abenteuerlich, und mit zwölf lag ein Motorrad nahe, zumal Gendarmen nicht wissen moch-



„Der Kontakt geht über alles“ — Osswald (Mitte) mit von Kuenheim und Einkaufschef Monz beim Konkurrenzvergleich

nannte man „Ingenieure“, und er wollte Ingenieur werden, auch noch mit zehn, und mit 14 stand das Ziel fest: Flugzeugbauer. Dabei blieb es in der Theorie bis zum Ingenieursdiplom. In der Praxis kam es nur zu einem halben Jahr bei Klemm in Böblingen, wo er eine Sonderausführung mit Bugradfahrwerk entwickelte, aber auch im Cockpit war er bei der Sache: Gelernt

Eisenbahnpräsident könnte er sein in Vaters Gleisen, auf einen Chefessel aus schwäbischem Holz paßt sein Habitus, doch sein Herz gehört dem Cockpit wie vormals im Kunstflug-Doppeldecker.

anspruchsvollen ohc-Achtzylinder ehrentvoll in die Pleite konstruierte.

Erstes Motorrad mit zwölf

Bernhard Osswald, am 13. Oktober 1913 um 13 Uhr in Stuttgart geboren, bekam schon mit zwölf Jahren ohne Führerschein sein erstes Motorrad, eine leichte 110 ccm-Cockerell. Der Vater war 1923 mit 42 Jahren in den Wartestand getreten und konnte sich seinen Wohnsitz aussuchen. Obwohl Mutter, ein Sproß der noch heute renommierten Hofbuchhandlung Weise in

ten, was auf der einsamen Reichenau geschah; auf die Cockerell folgte eine Flottweg. Auch das Segeln begann früh und nicht ärmlich; eine 20 qm nationale Kieljacht verlangt Engagement.

Daß das Abitur mit einer knappen 3 nicht berühmt ausfiel, kann kaum verwundern, zumal auch Modellflugzeuge aus Peddigrohr ihre Zeit gebraucht hatten. Der Studienwunsch lag längst fest, das Praktikum im Reichsbahn-Ausbesserungswerk war nur eine örtlich naheliegende Episode, bei zwei Semestern in Berlin konnte man auch segeln, und bis zum Abschluß als Di-

Osswald-Porträt

plom-Ingenieur 1937 in Stuttgart hätte die Fliegerei nebst einer Hansa-Cabrio-limousine, danach einem BMW 315/1 Roadster nebst einem 30 qm-Schärenkreuzer auch ablenkend sein können. Aber wem das Herz voll ist, der schafft viel, und so kam Bernhard Osswald mit Schwung durch 44 Prüfungen in Maschinen- und Flugzeugbau.

Nur mit dem erstrebten Einstieg ins Flugzeugtechnische Institut der TH Stuttgart klappte es nicht, weil der individualistische Langschläfer Osswald einmal die Pünktlichkeits-Etikette des empfindlichen Chefs verletzt hatte. Ein kesses Wort im unrechten Augenblick („Auch schon da?“, als der Professor mal zu spät kam) brach die Brücke ab. Ein schuldig versäumter Termin gefährdete sogar die Prüfung.

Professor Wunibald Kamm, als Gründer und Leiter des Forschungsinstituts für Kraftfahrzeuge mit Stromlinienforschungen in die Geschichte eingegangen, schaltete sich als Vermittler ein, holte Osswald als Assistenten in sein Institut und gab ihm eine Forschungsaufgabe: Entwicklung eines Hochdruckmotors, Diesel mit Hochaufladung. Angestrebt war Dampfmaschinencharakter ohne Getriebe. Ergebnis: die nachgewiesene Unwirtschaftlichkeit.

Dann kam der Krieg. Osswald wurde als Reservist zur Luftwaffe eingezogen, war für sechs Wochen als Gefreiter bei einer Kurierstaffel, das Institut holte ihn für Arbeiten an Spezialmotoren zurück. Osswald hat vor allem am Kreislaufsystem für U-Boots-Diesel gearbeitet: Reinigung der Abgase, die mit zugeführtem Sauerstoff wieder als Ansaugluft verwendbar gemacht werden sollten. Es war die Alternative zum Walter-System, bei dem Wasserstoff-superoxyd als Sauerstoffträger für eine Turbine verwendet wurde; bis Kriegsende gelangte man zu zwei Versuchseinbauten, auch für den Zweimann-„Seehund“ wurde es noch erprobt.

Vom Marineberater zum Autobauer

Beim Zusammenbruch 1945 hatte es Osswald nicht weit zur Insel Reichenau. Die Amerikaner sammelten Experten ein, aber die Besatzungs-Franzosen hinderten ihn, den Weg Wernher von Brauns zu gehen. Einen halben

Tag wurde er in Überlingen eingesperrt, dann arbeitete er bis 1948 für die französische Marine am Kreislaufsystem in Überlingen mit Ausflügen in Atlantikhäfen. Nachdem noch eine schweizerische Firma ihn konsultiert hatte, wurde er in österreichischem Auftrag vom Marineberater zum Automobilbauer und entwickelte einen Zweitonner-Frontlenker-Lastwagen, doch kam die Serie nicht zustande.

1951 holte ihn Ford-Köln, zunächst in die Fahrwerks- und Getriebeentwicklung, schon nach zwei Monaten kamen die Motoren dazu; er wurde Entwicklungsleiter für alles außer den Karosserien. Der erste 12 M (G 13 mit der Weltkugel) war schon fertig, unter Osswald entstand der 1,5 Liter-Motor mit hän-

„Linie der Vernunft“ – geriet glücklich, während die Problematik des neuen Frontantriebs-12 M, der in den USA konzipiert war, gerade auf Osswalds Sachgebiet viel Nacharbeit und Nerven kostete. Und eine Stufe höher sollte die Karriere noch reichen. Wenn nicht in Köln, dann anderwärts.

1964 wollte ihn Nordhoff als Technik-Chef zu VW holen, aber gleichzeitig meldete sich BMW. An Deutschlands Wunderkäfer nebst Weiterentwicklungsmöglichkeiten zu arbeiten, war verlockend, bei den siechen Bayern warteten nur Sorgen: „Wie lange wird BMW noch leben?“

Aber Osswald entschied sich schnell: „Geistig und geographisch lag mir



Osswald mit Frau Lore am hochgeschätzten Swimming-pool. Sein Finger zeigt auf das dem Bild entschwommene Haustier: Einen Aufblas-Schwan, weiß-blau.

genden Ventilen – der 12 M hatte noch den alten 1,2 Liter mit seitlich stehenden Ventilen. 1955 erschien dieser 15 M, 1957 der 17 M, für dessen barocke Karosserie Osswald die Hände in Unschuld waschen kann.

Die miserablen Fahreigenschaften des Transporters FK 1000, der nach dem Anlagemuster seines vormaligen Zweitonnens entstanden war, hat er korrigiert, und zum Trumpf des Hauses lieferte er die Mechanik: Der 17 M P 3 –

Wolfsburg nicht; um so mehr stand Anziehendes in München gegenüber.“

Vollendung bei BMW

Als er in der Lerchenauer Straße in Milbertshofen anging, lief seit zwei Jahren die Serie des BMW 1500, im Jahr seines Antritts bekam er als BMW 1600 die wesentlich gesündere Ausführung der Maschine. Osswalds erste drängendste Aufgabe war die Arbeit am schon angelaufenen BMW 1800 TI-Motor mit seinen fatalen Einstellungsproblemen, der TI/SA mit 130 statt 110 PS stellte hohe Forderungen; der neue Mann war gleich mitten drin.

Was er aus seiner Arbeit gemacht hat, die ihm „nie ein Job, immer ein Hobby“ geblieben ist, haben wir vor Augen. Nach zwei Jahren kam als kleines Erfolgsmodell der BMW 1600-2, und typisch Osswald ist die intensive Forschungs- und Verfeinerungsarbeit im vorgegebenen Konstruktionsprinzip. Im Grunde baut BMW seit dem 1500 nur ein Auto, variiert in klein, mittel und größer, weiterentwickelt in immer neuen Stufen.

Zum Jahreswechsel 1975/76 hat Osswald sich in den tätigen Ruhestand eines Beraters zurückgezogen. Noch gut drei Jahre muß man seiner Aera zurechnen; so lange dauert es, bis neue Arbeiten seines Nachfolgers Radermacher die Serienwagen sichtbar prägen können.

Osswalds Feld für Proben aufs Exempel war die Versuchsanlage bei Ismaning, und Autobau als Hobby hat er schon vor seinem Eintritt bei Ford betrieben. In Überlingen fing er mit einem „selbstgezimmernten“ DKW an, ein Opel Admiral mit Holzgas-Anlage folgte. Dann hat er mit einem Freund, dem Kraftfahrzeugingenieur Wager, einen VW mit 1,3 Liter-Leichtmetallzylindern aufgetrimmt; sie wurden im Stuttgarter TH-Institut entwickelt, und der Wagen bekam eine ansehnliche Cabrio-Leichtmetallkarosserie, noch ehe der Porsche 356 erschien. Den Wagen hat Osswald bis zu seiner Ford-Zeit gefahren. Die Stuttgarter Karosseriefirma Dannenhauer und Stauß machte eine Serie daraus, als in den 50er Jahren die großen Werke noch keine sportlichen Varianten lieferten.

Bernhard Osswald, der einst als junger Ingenieur Kamms Stromlinien-K-Wagen erprobt hat — der K 3 steht im Langenburger Automobilmuseum — ist jetzt 63 und läßt sich für Geschäftswege fahren; das sieht er nur als

vernünftige Einschränkung. Er hat den Habitus eines Seniors schwäbischer Prägung, ist für seine 1,70 Meter mit ca. 77 kg sportlich genug geblieben. Als Pensionär wird er wieder segeln, ein hochsportliches Einhand-Boot ist eingeplant. Bis dahin bleibt er dem Urlaub auf dem Mittelmeer treu (und auch wohl künftig): Erst war es in Charter eine 18 Meter-Ketsch, seit zehn Jahren ist es eine 25 Meter-Motorjacht mit vier Mann Besatzung für jeweils drei Wochen, vorzugsweise von Antibes aus in die Ägäis.

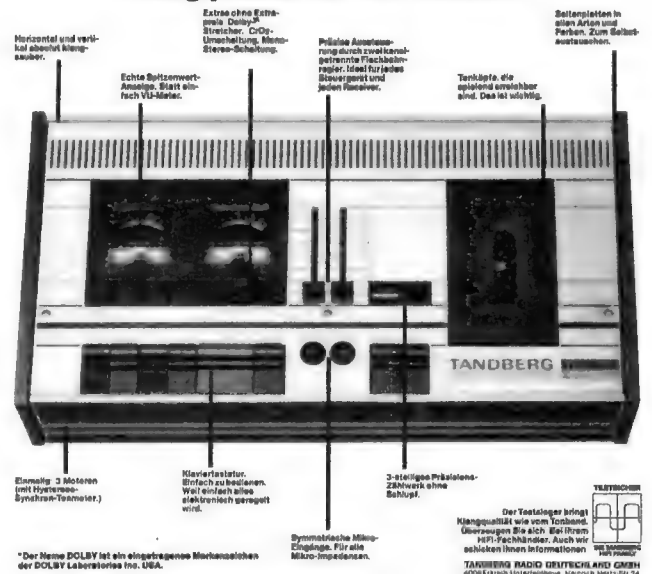
Gegen neun fuhr er vom Vororthaus ins Werk, beim Kantinen-Mittagessen sitzen die Vorstandsmitglieder zusammen, „der tägliche Kontakt geht über alles“, gegen 18 Uhr begann der Feierabend: Fernsehen wenig, Lesen viel — nicht zuletzt Krimis (außer amerikanischen) neben der Fachliteratur. Ins Theater geht er „gern, aber nicht oft“, doch jährlich zu den Salzburger Festspielen. Seine Lieblingsstadt ist Paris neben Stuttgart, Architektur interessiert ihn, das Haus in Großhesselohe hat er fertig gekauft. Im Dienstzimmer hängt Abstraktes und ein Feininger, die Einrichtung zu Hause ist konservativ.

1500 Mann sind in der BMW-Entwicklung tätig. Der Chef liebte das Zeichenbrett, auch wenn er anderen über die Schulter sehen mußte. Trotz Management kamen ein bis zwei Stunden schöpferischer Arbeit am Tag zusammen, und Erlebnisse der Technik blieben nicht aufs Auto beschränkt: Der Flug mit der Concorde hat ihn nicht nur als alten Flieger gepackt.

Der Geist muß stimmen, weiß man bei BMW, und der Schwabe Osswald, der ein solides Team für die Kontinuität geschaffen hat, wußte mit der weiß-blauen Problematik umzugehen: „BMW ist keine Firma, BMW ist ein Verein.“ *Paul Simsa*

Der Testsieger

HiFi-Cassetten-Recorder Tandberg TCD 310.
Klangqualität wie vom Tonband.



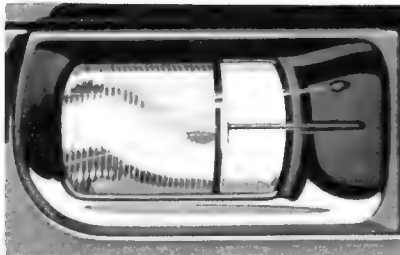
Tandberg schließt jede Lücke. In jeder HiFi-Anlage.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Meinung:

●● *Der Saab 99 ist ein ausgesprochenes Winterauto, weil er Frontantrieb hat und weil er für arktische Verhältnisse gebaut ist.* ●●



Die Scheinwerferwisch- und -waschanlage gehört seit Jahren zur Serienausstattung jedes Saab.



Die elektrische Fahrersitzheizung schaltet sich automatisch bei weniger als +14° ein und bei angenehmen +27° aus.



Doppelt beheizte Heckscheibe: elektrisch zum schnellen Enteisen und durch Warmluft zum Beschlagfreihalten.

Bekannt ist:

Schweden ist ein Land mit besonders harten und langen Wintern. Und ein Land mit großen Entfernungen, die vielfach auf unbefestigten Straßen, ohne Reparaturwerkstatt in der Nähe, zurückgelegt werden müssen. Ein Automobil, das in einem solchen Land erfolgreich sein will, muß schon etwas mehr bieten an Sicherheit und Zuverlässigkeit, als der Durchschnitt.

Darum ist der Saab 99 mit allem ausgestattet, was das Fahren zu jeder Jahreszeit und bei allen Fahrbahnverhältnissen zu einem sicheren Vergnügen macht.

Wenn dieses Vergnügen auch nicht ganz billig ist – Sie erhalten mit einem Saab 99 jedoch auch alles, was gut und teuer ist.

SAAB Deutschland GmbH, 6 Frankfurt/Main 56 (Niedereschbach), Berner Str. 89, Tel. 0611/501056



SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt/Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir
Unterlagen über den Saab 99.
Name _____
Anschrift _____
AMS 76/1

Der Cavaliere

Wie Fiat groß wurde.

Text: Paul Simsa

Zeichnung: Walter Gotschke

Turin 1898: Das Café Burello an der Ecke des Corso Vittorio Emanuele und der Via Urbano Rattazzi wurde selten renoviert, es hätte auch sauberer sein können. Doch neben der Laufkundschaft vom Bahnhof Porta Nuova saßen Stammgäste aus der besten piemontesischen Gesellschaft. Von der einstigen „Pantallera“, einem einfachen Vordach, waren Namen und Tradition dieser Straßenecke geblieben: Seit Menschengedenken trafen sich hier die Herren von Stand und Besitz, um untereinander und mit Profis ihre Pferde und Wagen zu hockern.

Selbstverständlich hatte sich die sportliche Café-Society begeistert aufs Fahrrad geschwungen, das bald auch in Turin gebaut wurde, bei Ceirano & Co. zwecks Qualitäts-Image unter dem englischen Namen „Welleys“. Die ersten Motorfahrzeuge aus Frankreich wurden sofort gekauft, heiß diskutiert und nicht kühler gefahren. Italien sollte nicht zurückstehen; nirgendwo war neben dem sportlichen auch der nationale und industrielle Impuls so stark wie in Turin, dem historischen Zentrum des Risorgimento, der Einigung Italiens als Nation und Staat.

Werkstätten kamen über Import und Reparatur zu Eigenbau-Aufträgen. 1895 wurde das erste Rennen gestartet, Turin–Asti–Turin. 1898 gründeten der Graf Emanuele Cacherano di Bricherasio und der Turiner Bankier Deslex die Società Italiana per la Construzione e il Commercio delle Automobili Torino, 1899 endgültig formiert als Fabbrica Italiana Automobili Torino: F.I.A.T.

Graf Emanuele war 29, Kavallerieoffizier a. D., ein eleganter Aristokrat, sehr reich und doch glühender Sozialist, der Karl Marx studierte, um zur Befreiung des Proletariats aus den Ketten der Ar-



mut beizutragen. Die erste italienische Automobilfabrik sollte dem guten Zweck dienen, in aller Liebe zum Volk aber auch der zeitgemäßen industriellen Kapitalanlage.

Neun Kompagnons brachten Geist und Geld für die Gründung zusammen, nur zwei hatten schon graue Haare, und die vereinten Talente sorgten für Schwung. Senior war der Graf Roberto Biscaretti di Ruffia, 53, bekannt als Universalgenie. Mit den Jahren hatte man ihn als Maler, Musiker, Schauspieler, Radrennfahrer, Ballonflieger, Bergsteiger erlebt, er war Jachtsegler mit Kapitänspatent, künstlerischer Fotograf und Organisator der Turiner Feuerwehr, Politiker und Sportfunktionär, Vorsitzender zahlloser Vereine. Er brachte das erste französische Motor-dreirad nach Turin und entstieg im Gründungsjahr der Società ungetrübten Gemüts seinem zertrümmerten Benz beim Rennen Turin–Alessandria.

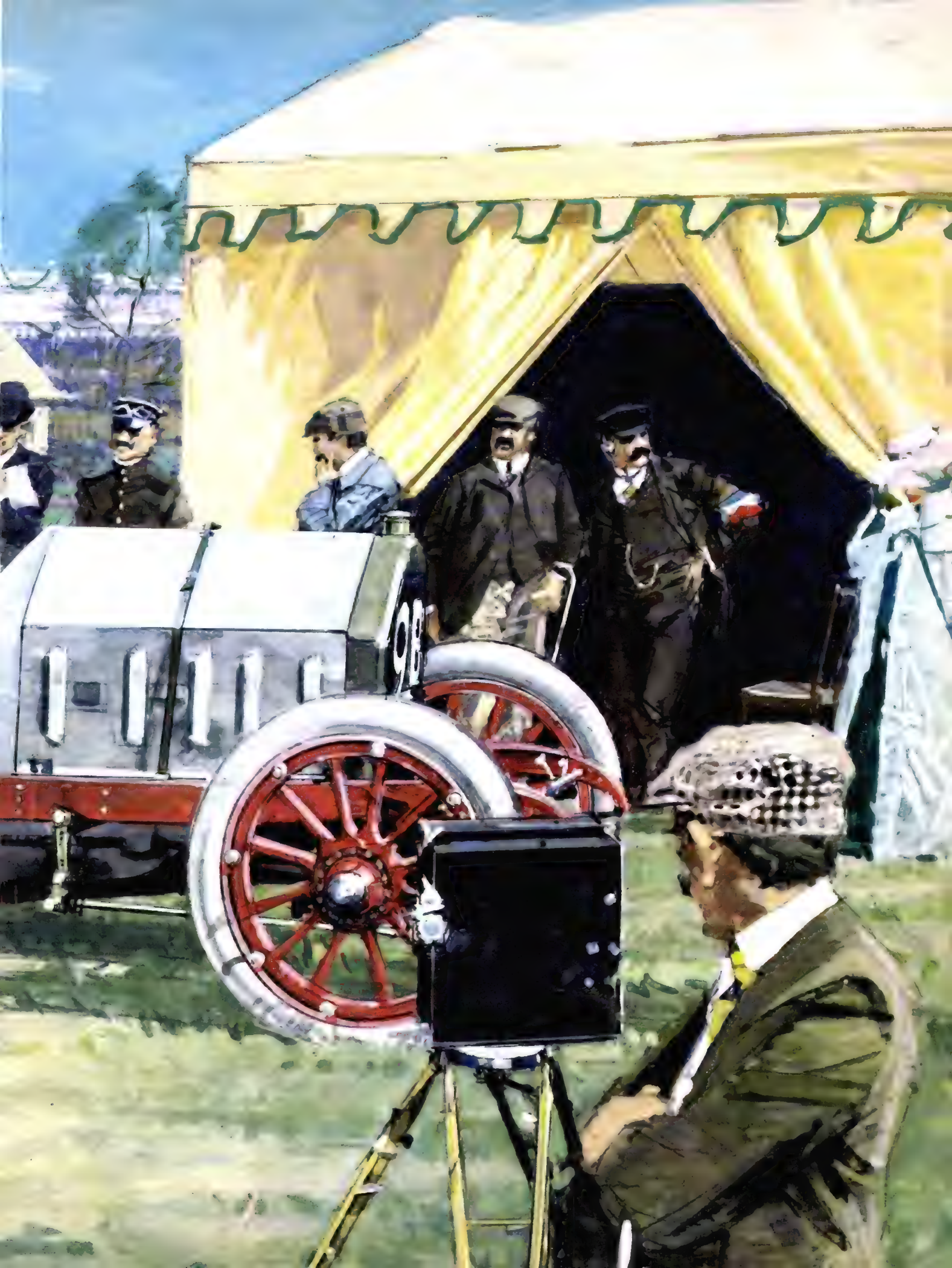
Typisch für den Geist der Gründer war auch der drahtige Rechtsanwalt Cesare Goria-Gatti, 35, bekannt als einer der ersten Champions auf dem Rennrad; das Publikum nannte ihn Gatto Nero, den schwarzen Kater. Er war Ceirano-Teilhaber und wurde im Motor-Rennsport ein ebenso gefürchteter Gegner wie im Gerichtssaal. Beim Rennen Turin–Pinerolo–Avigliana–Turin 1898 brachte er den ersten Wagen, den die Società bei Ceirano bauen ließ, auf den zweiten Platz, was gegen die bekannten französischen Fabrikate – der Sieger fuhr Peugeot – ein großer Erfolg war, denn man traute dem Made in Italy noch nicht.

Und da war nicht zuletzt der Cavaliere Giovanni Agnelli, 43, vormals Offizier bei der Kavallerie von Savoyen, wo er sich schon ebenso für Technik interessierte wie fürs Soldatenhandwerk. Mit einem Offizierskameraden bastelte er an Erfindungen. Aus einem Schnellfeuergewehr wurde nichts, und bei Versuchen mit einem Aggregat, das Landgütern zu elektrischem Licht verhelfen sollte, war der erfolgreich hergerichtete Daimler-Motor, der sich in einer Schrottladung aus Deutschland fand, stärker als die Eigenbau-Kupplung zum Dynamo: Sie flog auseinander. Der Soldat Scotto, von Beruf Schmied, der seinen Leutnants als Mechaniker diente, blieb mit schwerverletzter Schulter auf der Strecke.

Noch im gleichen Jahr, 1892, gab Agnelli die Militärkarriere auf. 1889 hatte er geheiratet, im Januar 1892 wurde der Sohn Edoardo geboren (es blieb der einzige neben einer Tochter Tina),

Zur Zeichnung auf der nächsten Doppelseite: 27. Juni 1906, Grand Prix auf dem Circuit de la Sarthe (Le Mans). Nazzaro mit dem 16,3 Liter-Fiat Corsa, daneben stehend der rundliche Vincenzo Lancia.





der Familienbesitz in Villar Perosa mußte verwaltet werden. Doch die piemontesische Provinz langweilte den Ex-Offizier, der für seine technischen Interessen schon mit dem Motorenforscher Professor Enrico Bernardi in Padua in Verbindung gestanden hatte. Er wollte auf diesem Feld etwas unternehmen und zog nach Turin, wo er im Café Burello die gleichgesinnten Gesprächspartner fand.

Es gab zwei Diskussionsparteien. 1895 ließ sich der Kerzenfabrikant Michele Lanza, 27, bei den Brüdern Martina den ersten von zwölf Versuchswagen bauen und blieb bei der Meinung, am Motorfahrzeug müßte noch für lange Zeit experimentiert werden. Für Agnelli stand fest, daß Zeit und Technik schon reif genug seien, um eine Automobilindustrie zu schaffen: „Wir stehen an der Schwelle einer gewaltigen Bewegung von Kapital, Menschen und Arbeit. Ich kann unrecht haben, aber weil ich überzeugt bin, daß der Motorwagen eine Revolution für die menschliche Gesellschaft bringen wird, verfolge ich die Entwicklung genau und werde meinen Teil daran haben.“

Er stand in enger Verbindung mit dem Werkstattbesitzer Luigi Storero, verhalf ihm zum Import eines französischen Fabrikats und ritt diese Phoenix-Dreiräder und andere Typen in Wettfahrten. Aber als Partner war ihm Storero zu klein. Als Agnelli von den Plänen des Grafen Emanuele erfuhr, trat er sofort in die Società ein.

Ursprünglich hatte der Graf nur geplant, Entwicklung und Bau von Automobilen bei Ceirano & Co. zu finanzieren und die Verkaufspolitik zu besorgen. Der erste Wagen von 1898, mit dem Goria-Gatti für Publicity sorgte, trug die Marke Welleyes wie die Fahrräder. Vor allem Agnelli brachte die Initiative zur eigenen Fabrik. In der F.I.A.T. von 1899 wurde er „Sekretär“. Geschäftsführer unter Luigi Scarfiotti als repräsentativem Präsidenten des Unternehmens. Graf Emanuele war am aktiven Management nicht interessiert und begnügte sich mit der Vizepräsidentschaft; er starb schon 1904. Unter Giovanni Agnelli, der bald allein herrschte, wurde Fiat groß.

Giovanno Ceirano, beim Bau des ersten Wagens 33 Jahre alt, verlor seine

besten Leute als Stammpersonal an das neue Unternehmen. Erst seit 1905 wurden auch in seiner Fabrik wieder Autos gebaut (Rapid, S.C.A.T.), 1920 bis 1940 war die Familienfirma Ceirano unter eigenem Namen ein respektables Autofabrikat.

Ceirano-Chefkonstrukteur Aristide Faccioli war mit nützlichen Patenten zur F.I.A.T. gegangen, 1899 stellte er den ersten 679 ccm-Wagen für die neue Fabrik am Corso Dante auf die Räder, und auf den Zeichnungen stand schon „FIAT“. Kirchliche Kreise opponierten gegen das Wort, das im Lateinischen „Es werde“ bedeutet und als Anspielung auf den biblischen Schöpfungsakt



Stimmungsbild 1901: Erste Fiat-Generation und staunendes Volk

verstanden werden konnte (und sollte). Doch auch am Grill der Wagen erschien 1901 Fiat ohne Punkte, 1907 fielen sie offiziell weg. Seit 1918 hieß die Firma einfach Fiat.

1903 mußte Faccioli gehen, weil er gegen Agnelli nicht einsah, daß die Ära von Heckmotor und Kettenantrieb zu Ende war, und sein 1,1 Liter-Standardmodell war den Kunden zu langsam. Unter seinem Nachfolger Giovanni Enrico begann die Ära weit größerer Wagen nach Mercedes-Muster, schon 1901 mit dem Frankreich-Export der Weg ins Internationale. Ruhm im Rennsport wurde zielbewußt angestrebt: In der 1000 kg-Formel seit 1902 wuchsen die Hubräume der Renn-Vierzylinder bis auf gewaltige 16,3 Liter im 100 HP Corsa und im 110 HP Gordon Bennett Corsa von 1905.

Von Fiats fürs Volk war noch nicht die Rede. Ihre Vorstufe kam 1908 mit dem

2,2 Liter-Taxi „Fiacre“, während noble 7,4 Liter-Wagen das Image der Marke prägten. Und als 1912 in Gestalt des 1,8 Liter-Typs Zero die Zeichen einer neuen Zeit erkannt wurden, hatte Giovanni Agnelli noch 33 Jahre auf dem Fiat-Thron vor sich, bis 1945. Er überlebte um zehn Jahre seinen Sohn, der in die Nachfolge hineingewachsen war: Edoardo starb 1935, als sein Flugboot bei der Wasserung auf ein „unbekanntes Objekt“ stieß.

Auf Vittorio Valetta, der 1946 bis 1966 regierte, folgte die dritte Familien-Generation mit Giovanni II. (Gianni) an der Spitze und Bruder Umberto an seiner Seite. Die Zukunft liegt im Schat-

ten von Auseinandersetzungen mit den Arbeitern, von deren Wohl einst dem Grafen Emanuele träumte. Die Aktien blühen trotzdem.

Es geht um einen Konzern von Konzernen. Mit Eigenproduktion von Kugellagern begann 1905 der Weg zur Größe in der Teile- und Zubehörindustrie, Fiat-Töchter sind Marelli-Elektrik wie Weber-Vergaser und viele andere Firmen. Schon 1905 wurde die Ansaldo-Automobilfabrik übernommen, 1929 der Konkurrent Ansaldo, damals zweitgrößter italienischer Produzent. 1933 fiel O.M. an Fiat und verstärkte den schon 1903 begonnenen Fiat-Nutzfahrzeugbau. Bianchi in Mailand wurde 1957 zur Fiat-Stieftochter unter dem Namen Autobianchi, seit 1969 gehören Lancia und Ferrari zum Fiat-Imperium, 1970 wurde die französische Firma Unic der Lastwagengruppe einverleibt. Gewichtige Produktionszweige sind Schiffsmaschinen seit 1910, Schienen-

fahrzeuge seit 1918, Traktoren seit 1919; Fiat-Baumaschinen sind ein Großkomplex für sich. 1908 begann der Bau von Flugmotoren, an den sich im ersten Weltkrieg der Flugzeugbau anschloß, Kooperationen reichen von Rolls-Royce bis Boeing. Von Hüttenwerken bis zur Elektronik ist Fiat Selbstversorger, auf allen Gebieten mit kaum überschaubaren weltweiten Verbindungen; der Konzern erwirtschaftet drei Prozent des italienischen Nationaleinkommens.

Zur Fiat-Geschichte der Frühzeit gehören auch die Namen von zwei jungen Mechanikern, die 18 Jahre alt waren, als die F.I.A.T. gegründet wurde: Vincenzo Lancia, Sohn eines begüterten Konservenfabrikanten, war schon als Schuljunge durch sein erstes Fahrrad bei Ceirano zugange. Vater wollte ihn dort Buchhalter werden lassen, er wurde Versuchsfahrer und Mechaniker, mit musikalischem Gehör für Motoren bald an erster Stelle, und als Rennfahrer berühmt. 1906 gründete er seine eigene Firma Lancia, über die sein Name nun wieder zu Fiat gehört. Der andere war Felice Nazzaro, Sohn eines Kohlenhändlers; er wurde neben Lancia zum As jener Fiat-Siege und blieb länger dabei, einer der größten Fahrer seiner Zeit. 1912–1916 versuchte auch er sich als Automobilproduzent, doch mit weniger Glück als Vincenzo; das Fabrikat wurde unter seinem Namen noch bis 1922 weitergeführt.

Der charakteristische Schriftzug ist bis 1968 in verschiedenen Umrahmungen und Proportionen unverändert geblieben. Vorangegangen war ein Typenschild mit dem ungekürzten Firmennamen.



Hallo Fans: Mäßig, aber regelmäßig!

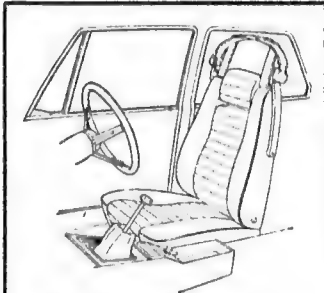


Schlöchte. Die klare Wohltat. Trinke ihn mäßig, aber regelmäßig.

Nachrichten aus der Technik

Neuartiges Rückhaltesystem von Alfa Romeo

Ein vollkommen neues kombiniertes Gurt/Airbag-System hat die Firma Alfa Romeo entwickelt. Das Gurtwerk — einem Fallschirmspringergurt nicht unähnlich — besteht aus zwei vertikalen



Gurt in Ruhestellung ...



... und beim Anlegen

len Hosenträgergurten und einem Beckengurt, in welchem sich ein Luftkissenelement befindet.

In nicht benutztem Zustand kann das gesamte System wegen des an Schwenkhebeln befestigten Beckengurtes über die Kopfstütze hochgeklappt werden.

Der 60 cm lange Mini-Airbag soll als Ergänzung zum Gurt ein Vor- und Zurückschnellen des Kopfes — natürlich nur in Verbindung mit einer Kopfstütze — bei einem Unfall ausschließen.

Ausgelöst wird der Luftkissen-Mechanismus durch am Wagenbug untergebrachte Sensorelemente, die nur auf Verzögerungskräfte ansprechen. Dadurch soll ein uner-

wünschtes Aufblasen des wie ein Vorhang wirkenden Luftkissens verhindert werden.

Nach Auskunft von Alfa Romeo hat das Rückhaltesystem bei ausführlichen Tests die Erwartungen voll erfüllt.

Neuheiten für Daimler-Benz- Modelle

Für Freunde ruhigenfahrens bietet Daimler-Benz ab 1. Dezember dieses Jahres den im Spitzenmodell 450 SEL 6.9 serienmäßig eingebauten „Tempomat“ auf Wunsch für alle Modelle der S-Klasse an, die mit einem automatischen Getriebe ausgerüstet sind. Das Gerät, durch welches jede eingestellte Geschwindigkeit über 40 km/h konstant gehalten werden kann, kostet als Sonderausstattung 388,50 DM.

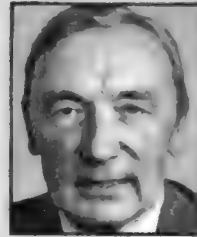
Als weiteres Zubehör werden ab Dezember von allen Daimler-Benz-Niederlassungen im Bundesgebiet Schneeketten für die Mercedes-Reifengrößen zu Sonderpreisen angeboten. Eine Spur-Gleitschutzkette für die Größe 175/14 kostet demnach DM 75,—, für die Größe 185/14 DM 90,— und für 70er Reifen der Breite 205 werden DM 95,— verlangt.

Rückwirkend zum 1. Oktober 1975 hat die Stuttgarter Au-



Jetzt für alle Modelle der Mercedes S-Klasse: Tempomat.

tomobilfirma ihre Pkw-Garantie von 1 Jahr ohne km-Begrenzung auf alle außer-europäischen Länder — mit Ausnahme der USA und Kanada — ausgedehnt, womit sie eine weitgehend einheitliche Garantiezeit gewährt.



Arthur
Westrups

Fragestunde

Heute: Am 1. Januar tritt das neue Benzin-Bleigesetz in Kraft. Kennen Sie es?

„Ich weiß gar nicht viel davon, aber ich nehme an, daß der Bürger zur Kasse gebeten wird.“

Edmund T., 42,
Kraftfahrer

„Da wird der Bleigehalt gekürzt, und deshalb verkraftet der Motor das Benzin nicht mehr so gut.“

Manfred M., 25,
Bankkaufmann

„Meinen Sie den Bleigehalt? Wahrscheinlich wird das Benzin teurer, wegen der Abgase. Es wirkt sich aus in der Luft.“

Peter I., 19,
Heizungsmonteur

„Ja, das hat für die Motoren, wenn sie hoch verdichtet sind, den Nachteil, daß der Bleigehalt gesenkt wird. Dadurch entsteht das berüchtigte Klingeln. Und was die Umwelt angeht, so hoffe ich, daß der Gesetzgeber weiß, was er verordnet hat.“

Werner F., 45,
Fahrlehrer

„Ich glaube, das Benzin ist entgiftet worden, wegen der Umwelt. Die Folge werden hohe Kosten sein für die Autofahrer oder die Konzerne.“

Ludwig M., 25,
Hausmeister

„Ich habe gehört, daß der Bleigehalt viel niedriger

wird und daß man den Motor neu einstellen muß. Aber wie das vor sich geht, kann ich nicht sagen. Die ganze Sache findet meinen Beifall, denn alles, was man tut, um die Luft zu verbessern, ist gut.“

Monika J., 26,
Kaufmann

„Mir ist bekannt, daß man generell unter sehr finanziellen Bedingungen die Modelle, die älter sind, umrüsten kann. Man muß es an der Vergaseranlage beheben. Das neue Benzin soll umweltfreundlicher sein, indem die Oktanzahl erniedrigt wird.“

Eberhard J., 24,
Werkzeugmacher

„Ich habe nicht viel davon gehört, nur daß der Preis aufgesetzt wird, und dann ist noch etwas mit dem Blei, wegen der Umweltreinigung. Bei den Motoren muß man auch ein bißchen machen.“

Robert M., 60,
Geschäftsführer

„Das betrifft wohl den Bleigehalt im Benzin, wegen der Luftreinheit. Gestern habe ich zwei Düsenflugzeuge nach dem Start gesehen; was die an Dreck runterschütten! Alles auf uns Autofahrer.“

Wilhelm P., 66,
Taxifahrer

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Das Benzin-Bleigesetz schreibt vor, daß ab 1976 Vergaserkraftstoff nicht mehr als 0,15 g/l Blei enthalten darf (bisher 0,4). Da der Bleigehalt die Klopfestigkeit beeinflusst, müssen die Kraftstoffhersteller kompliziertere und teurere Verfahren anwenden, um die gleichen Oktanzahlen wie früher zu erzielen. Super, aber auch Normalbenzin wird dadurch teurer.

Aus Forschung und Entwicklung

Vollkunststoffreifen: noch kein Ersatz für Gummi.

Bahnbrechende Erfindungen oder Entwicklungen sind heute auf dem Automobilsektor äußerst selten. Um so mehr überraschte die Nachricht, daß es einem österreichischen Erfinder gelungen sein soll, den ersten funktionsfähigen Vollkunststoffreifen zu entwickeln. Das

stoffs für Kunststoffreifen teurer sind als Kautschuk, verspricht die vollautomatische Fertigung und das Fehlen jeglichen Reifenunterbaus preisliche Vorteile.

Doch konnten die Vorteile des gegossenen Kunststoffreifens — als Material wird meist Polyurethan verwenden

aus Cord- oder Stahlfäden fehlt, wird sein Durchmesser infolge des Reifendruckes und der dynamischen Beanspruchung mit zunehmender Laufleistung größer.

Auch ist es bisher nicht gelungen, für den Korpus und die getrennt aufgebrachte Lauffläche geeignete Ver-

daß er den herkömmlichen Gummireifen ablösen könnte. In sämtlichen geprüften Disziplinen erwiesen sich herkömmliche Gürtelreifen dem getesteten Kunststoffprodukt überlegen.

Doch neben der stärkeren Geräuscentwicklung, dem schlechteren Handling und



Der in seiner Lauffläche schmalere Vollkunststoffreifen (linke Abbildung links) büßt schon bei einer Vollbremsung sein Profil ein

von der im Burgenland ansässigen Firma Polyair vorgestellte Produkt sollte nicht nur herkömmliche Gürtelreifen in den wichtigsten Eigenschaften ebenbürtig sein, sondern zudem noch wesentlich billiger in der Herstellung.

Die relativ komplizierte und nicht voll automatisierbare Herstellung konventioneller Gummireifen ist auch der Grund, weswegen sich nahezu alle renommierten Reifenfirmen mit der Entwicklung von Kunststoffreifen beschäftigen. Obwohl die Roh-

det — bisher im Kraftfahrzeugbau kaum genutzt werden, da hier an den Reifen als kraftübertragendes Element zwischen Fahrzeug und Fahrbahn sehr hohe Anforderungen gestellt werden. Und es ist bisher nicht gelungen, einen Kunststoff zu finden, der diese hohen Ansprüche erfüllen konnte.

Ein großes Problem ist beispielsweise die Einhaltung eines konstanten Reifendurchmessers über eine längere Laufstrecke. Da dem Kunststoffreifen jeglicher stabilisierender Unterbau

bindungen zu entwickeln, die einerseits genügend elastisch sind, andererseits bei befriedigender Lebensdauer auf der Straße gut haften.

Als gravierender Nachteil muß schließlich das Wegschmelzen der Lauffläche infolge Hitzeentwicklung bei Blockierbremsungen auf trockener Fahrbahn gewertet werden.

Wie Versuchsfahrten gezeigt haben, ist auch der Kunststoffreifen der Firma Polyair (interne Bezeichnung LIM) noch nicht so weit entwickelt,

der unbefriedigenden Lenkpräzision lassen vor allen Dingen die deutlich längeren Bremswege (auf nasser Fahrbahn 20 Prozent, auf trockener Fahrbahn 60 Prozent) eine Verwendung von Kunststoffreifen für Pkw vorläufig indiskutabel erscheinen. Um so mehr, als sich herausstellte, daß schon eine Blockierbremsung aus höherer Geschwindigkeit (80 km/h) genügt, um die volle Profilhöhe der Lauffläche abzureiben. Dagegen wiegt auch der Vorteil der Pannensicherheit nur gering.

Dr. F. Indra

Vergleichstest

Mittelklasse

Fünf im Examen

Die Konkurrenten: Alfa Romeo Alfetta 1.6, Audi 80 GTE, BMW 318,



▽ Audi 80 GTE



▽ BMW 318



△ Alfa Romeo Alfetta 1.6



Fiat 132 GLS, Opel Ascona 1.9 L



▽ Fiat 132 GLS



▽ Opel Ascona 1.9 L



In Heft 26 wurden Karosserie und Motor der Prüflinge beurteilt. Danach führt die Alfetta knapp vor dem Audi. In dieser Ausgabe werden

Zwischenwertung	Alfa Romeo	Audi	BMW	Fiat	Opel
Karosserie	109	98	96	98	83
Motor, Leistung	92	102	77	74	82
Summe	201	200	173	172	165

Handlichkeit, Fahrkomfort und Fahrsicherheit benotet. Anschließend die Schlußwertung.

Von Werner Schruf

3. Wertung: Handlichkeit, Bedienung — BMW Bester

Zu den wichtigsten Eigenschaften eines Autos zählt seine Handlichkeit, die ganz besonders von der Lenkung, ihrer Exaktheit und Leichtgängigkeit, beeinflusst wird.

Sehr exakt und genau arbeitet die Zahnstangenlenkung des Audi, sie vermittelt ausgezeichneten Fahrbahnkontakt. Während die Lenkungen des Alfa, BMW und Opel in diesem Punkt ebenfalls zufriedenstellend abschneiden, kann die Fiat-Lenkung wegen ihrer Teigigkeit und der Unexaktheit um die Mittellage weniger gefallen.

Sie erfordert auch den höchsten Kraftaufwand. Besonders bei schneller Kurvenfahrt sind die Haltekräfte deutlich höher als bei den Konkurrenten — auch höher als beim Fronttriebler Audi, dessen Lenkung lediglich dann kräftiges Zupacken verlangt, wenn in Kurven stark beschleunigt wird. Ansonsten

Testteam:
Gert Hack, Götz Leyrer, Michael Mehlin, Werner Schruf, Klaus Westrup
Fotos: Hans Peter Seufert

Vergleichstest

Mittelklasse

arbeitet sie, vom Rangieren abgesehen, am leichtgängigsten.

Nachteilig machen sich dagegen bei ihr Antriebseinflüsse bemerkbar, die am Volant ebenso deutlich spürbar werden wie kleine, von der Federung nicht absorbierte Fahrbahnnunebenheiten. Stoßempfindlich reagiert auch die Lenkung des BMW 318 auf kurze Bodenwellen und Schlaglöcher.

Das nach dem Fiat zweitgrößte Auto, der 4,35 Meter lange BMW, wartet mit dem kleinsten Wendekreis (10,2 m) auf. Deutlich mehr Platz benötigen in dieser Disziplin die Alfetta (11,2 m) und vor allem der Fiat mit 11,7 Metern – ein etwas größerer Lenkeinschlag würde den beiden italienischen Autos gut anstehen.

Neben der Lenkung hat auch die Schaltung großen Einfluß auf die Handlichkeit. Die hier geforderte Leichtgängigkeit und Exaktheit werden unter anderem von der Lage des Getriebes und der Führung des Schaltgestänges beeinflusst. Konstruktiv benachteiligt ist hier die Alfetta, bei der das Getriebe an der Hinterachse und damit am weitesten vom Knüppel entfernt angeordnet ist. Die umständliche Schaltübertragung bringt eine Nachgiebigkeit und Unexaktheit mit sich. Außerdem stören die langen Schaltwege, speziell beim Einlegen des fünften Ganges, der nur bei ganz exakter Führung des Schalthebels zuverlässig zu finden ist.

Obwohl in der Mechanik simpler, arbeitet die hakelige Schaltung im Fiat in der Praxis nicht besser. Am leichtesten lassen sich die Gangwechsel im Audi und BMW durchführen, wobei die Schaltung des Fronttrieblers noch den Vorzug sehr kurzer Schaltwege bietet.

Die Bestnote erhielt der BMW 318 bei der Bewertung „Schalter und Hebel“, denn er wartet mit mustergültigem Bedienungskomfort auf. In der bogenförmigen Armaturentafel sind alle Bedienelemente funktionell und besonders griffgünstig angeordnet. Sie können ebenso wie das Radio auch in angeschnalltem Zustand mühelos erreicht werden.

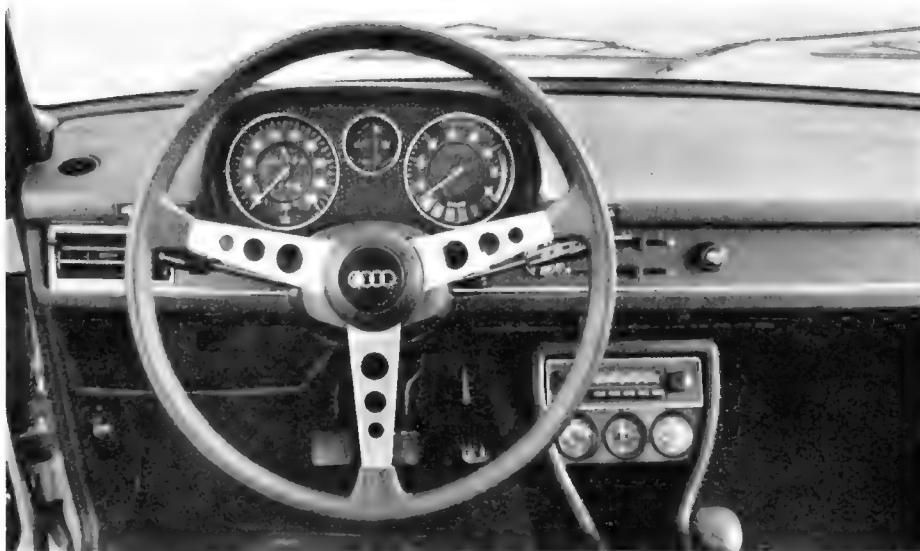
Nicht ganz so funktionell präsentieren sich die etwas verstreut placierten



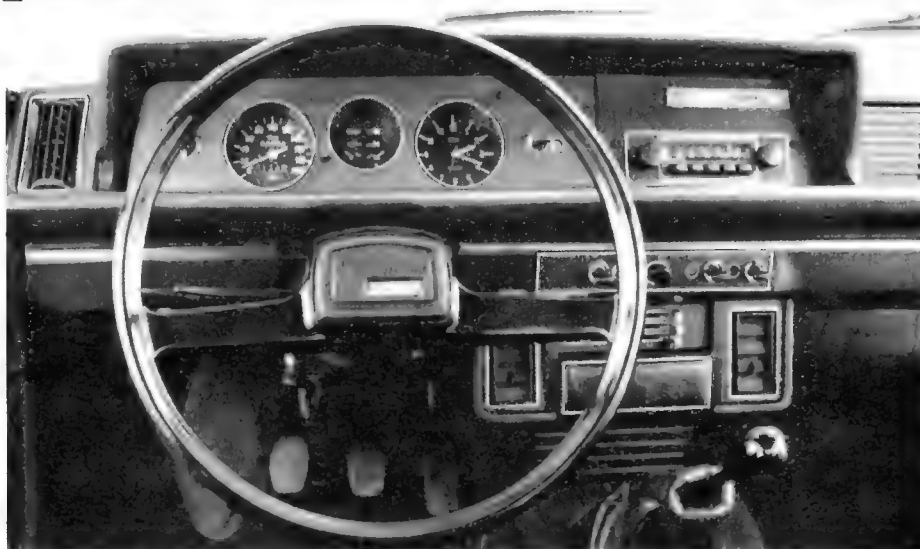
△ Alfa Romeo Alfetta 1.6

▽ BMW 318





△ Audi 80 GTE



△ Fiat 132 GLS



▽ Opel Ascona 1.9 L

Bedienungselemente im Audi und Ascona. Beim Audi 80 GTE sorgen zudem einander ähnelnde Symbole für verschiedene Scheinwerfer auf den Drucktasten für Verwirrung, beim Opel muß zur Betätigung der Heizungs- und Lüftungshebel um das Lenkrad herum gegriffen werden.

Weniger Punkte bekam der Alfa Romeo, weil bei ihm als einzigem Teilnehmer der Scheibenwascher noch per Fuß in Aktion gesetzt wird. Umständlich erfolgt auch das Einschalten des Lichts durch Drehen eines Hebels am Lenkrad, außerdem sind die Heizungs- und Lüftungs-Schiebehebel etwas zu weit vom Fahrer entfernt angebracht. Das ist auch beim Fiat der Fall, der zusätzlich noch mit zahlreichen unglücklich platzierten Kippschaltern ausgerüstet ist.

Die bei allen fünf Prüflingen serienmäßig vorhandenen Automatik-Sicherheitsgurte lassen teilweise in Ausführung und Anbringung zu wünschen üb-

Handlichkeit und Bedienung	Alfa Romeo	Audi	BMW	Fiat	Opel
Lenkkräfte	8	7	8	6	8
Lenkexaktheit	8	10	9	6	8
Lenkungs-empfindlichkeit	9	6	7	9	9
Wendekreis	7	8	9	6	8
Handlichkeit	7	8	9	5	8
Schaltung	6	9	9	6	8
Schalter und Hebel	6	8	10	5	8
Summe	51	56	61	43	57

rig. Beim BMW ist die Gurtpeitsche zu lang; sie übt bei voll zurückgestelltem Vordersitz Druck auf des Fahrers Weichteile aus und kann bei einem Aufprall Verletzungen verursachen. ▷

Vorbildlicher Bedienungskomfort zeichnet den neuen BMW aus: Die in der bogenförmigen Armaturentafel untergebrachten Schalter und Hebel sind sehr gut zugänglich, seine Instrumente tadellos abzulesen. Übersichtliche Instrumente bieten auch der Alfa und Opel, während die Anzeigergeräte im Audi teilweise un-zweckmäßig angeordnet sind und im Fiat ungewöhnlich stark spiegeln.

Vergleichstest

Mittelklasse

Die Bedienbarkeit des für die Lehnenverstellung zuständigen Handrades wird beim Audi durch den darüber verlaufenden Gurt und bei der Alfetta durch die unmittelbar darüber montierte Automatik-Rolle stark eingeschränkt. Der Opel ist mit einer beweglichen Gurtführung am Seitenholm ausgerüstet. Sie sorgt einerseits dafür, daß das Gurtband nicht am Hals vorbeiläuft, erschwert jedoch andererseits der Automatik das Aufrollen.

4. Wertung: Fahrkomfort — Alfetta der Bequemste

Günstige Voraussetzungen für ansprechenden Fahrkomfort sind generell hohes Eigengewicht, langer Radstand und aufwendige Fahrwerkskonstruktion. Diese Bedingungen kann der Audi am wenigsten erfüllen: Er ist mit 890 kg nicht nur der Leichteste, sondern weist

mit 2,47 Metern auch den kürzesten Radstand auf. Mit Ausnahme des BMW besitzen die Prüflinge alle starre Hinterachs-Konstruktionen, die Alfetta bringt den Vorzug der günstigsten Gewichtsverteilung von nahezu 50 : 50 Prozent mit.

Obwohl die Federung des Alfa Romeo relativ kurzhubig ausgelegt ist, wird sie sowohl mit langen als auch mit kurzen Fahrbahnnunebenheiten am besten fertig. Dank guter Feder/Dämpfer-Abstimmung bleiben die Passagiere von Stößen und störenden Aufbaubewegungen weitgehend verschont.

Auf langen Bodenwellen verhalten sich Fiat und Audi nur geringfügig schlechter. Bei dem Fronttriebler macht sich die geringe Hinterachs-Belastung (38,2 Prozent) nachteilig bemerkbar; die starre Torsionskurbelachse verteilt hin und wieder katapultartige Stöße. Und daß einzeln aufgehängte Hinterräder

allein noch keine Gewähr für optimalen Fahrkomfort darstellen, zeigen die von der BMW-Hinterachse verursachten starken Nickbewegungen.

Am wenigsten Federungskomfort hat der Ascona zu bieten. Seine sportlich harte Auslegung bewies auf kurzen Unebenheiten noch weniger Schluckfähigkeit als auf langen Bodenwellen. Punkteinbußen auf kurzen Fahrbahnen mußten auch der Audi und BMW wegen ausgeprägtem, hauptsächlich von der Hinterachse inszeniertem Stuckern hinnehmen. Der Fiat schneidet hier nicht besser ab; Schuld daran hat das schlechte Ansprechvermögen seiner Federung.

Während die Alfetta auch bei langsamer Fahrt mit dem besten Federungskomfort aufwartet, mußte sie sich in der Disziplin „Abrollkomfort“ sowohl vom weich und geräuscharm abrollenden BMW als auch vom Opel geschla-

Ein Urlaub wie kein anderer...

- An den schönsten Küsten Europas.
- Nahtlos bräunen!
- Urlaub, der Spaß macht.
- Luxushotels, Bungalows, Sommerhütten an ruhigen Stränden.
- Zu Preisen, die Sie unbedingt vergleichen sollten.

FKK
URLAUB
'76

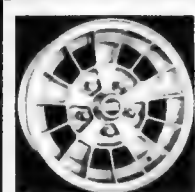


Fordern Sie unseren großen Farbbildkatalog AMI
OBONA-REISEN
635 Bad Nauheim, Postfach 1449
Tel. 06032/8985

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval“ (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare“ (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80



7,1 x 14 für BMW 518-528-2500-3,0 cc/Opel Admiral

TÜV-frei **RONAL** ABE
LEIGHTMETALLRÄDER

ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.

1/2 ANZAHLUNG, 6 RATEN.

L. BEIL - 6701 NEUHOFEN 4 - Telefon 0 62 36 / 13 66



ohne Hotelkosten reisen.
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Tel. 0511 83 12 28
Dachhubfenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzelte
76er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER • IKARUSALLEE 10

Schleppseil-Kauf:

Augen auf ob AFA drauf.
AFA steht für Qualität!



AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3295,- inkl. MwSt. Pkw-Kastenanhänger, Bootanhänger, ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

★ Heute noch anfordern! ★

Unsere neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76

Hochinteressant für jeden Autobesitzer

Kostenlos **AUTO-AUSSTATTUNG** unverbindlich
8045 GARCHING E

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____ A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 051 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Meßwerte		Alfa Romeo Alfetta 1.6	Audi 80 GTE	BMW 318	Fiat 132 GLS	Opel Ascona 1.9 L
Fahrversuche						
Slalom (leer)						
18 m Pollerabstand	km/h	56,5	58,5	56,3	54,9	57,9
Slalom (beladen, 4 Pers.)						
18 m Pollerabstand	km/h	55,1	57,5	54,8	54,3	56,3
Wedelstrecke	km/h	114,3	120,0	108,0	105,6	113,0
Kreisbahn ϕ 60 m, Asphalt						
km/h		51,5	52,5	50,8	49,8	51,4
Kreisbahn ϕ 112 m, Beton						
km/h		72,3	68,5	69,3	68,7	71,2
Seitenwindabweichung (Wind- geschwindigkeit 80 km/h) m		2,55	1,68	1,82	2,79	2,14
Innengeräusch Phon (dBA)						
Leerlauf im Stand		47	49	47	50	48
Bei 50 km/h		65	65	61	66	62
Bei 80 km/h		67	67	69	70	67
Bei 100 km/h		70	71	72	71	72
Bei 120 km/h		75	75	78	75	76
Bei 140 km/h		81	77	79	78	78
Bei 160 km/h		80	80	82	81	81

gen geben. Ausgeprägte Dröhnneigung schmälern den Abrollkomfort beim Audi und Fiat beträchtlich.

Hohe Zuladung wirkt sich weder bei der Alfetta noch beim Audi auf den Komfort nachteilig aus. Die Federung des Alfa absorbiert auch bei voll besetztem Passagierraum Fahrbahnstöße ausgezeichnet, und bei dem Fronttriebler treten aufgrund der dann höheren Hinterachs-Belastung die störenden Vertikalbewegungen nur noch in gemilderter Form auf.

Mit zunehmender Belastung wird auch der Fahrkomfort im Ascona besser. Seine Federung spricht dann weicher an, die harten Stöße werden wirksamer gedämpft. Keine Komfortverbesserung wurde dagegen bei dem mit vier Personen besetzten BMW registriert, vielmehr wirkte seine Federung sogar noch etwas härter als bei normaler Belastung mit nur einer Person. ▷



Die schönste
und die größte
boot

Lassen Sie sich in Düsseldorf komplett informieren. Diese boot dürfen Sie nicht verpassen. Hier sehen Sie Unterschiede, Neuheiten, Einzelheiten, den allerletzten Stand.
Schauen Sie sich erst dieses ungewöhnlich breite internationale Angebot auf über 70.000 Quadratmetern an, bevor Sie sich entscheiden. Die Fahrt nach Düsseldorf lohnt sich immer. Nur wenn Sie zur boot '76 kommen, können Sie

sicher sein, keine Informations-Chance verpaßt zu haben. Was z. B. die Olympiade in Montreal bieten wird, erleben Sie schon auf der boot '76.
Ohne Düsseldorf sind Sie nicht „informiert“. Wichtig: Über zwei Drittel der 157.500 boot '75-Besucher beurteilten diese Ausstellung positiv. Ein Grund mehr, zu kommen.

7 Internationale Bootsausstellung

boot '76
DÜSSELDORF

24.1.-1.2.1976 · 10-18 Uhr

Düsseldorfer Messgesellschaft mbH. -NOWEA-, D-4000 Düsseldorf 10, Postfach 320 203



Montreal 1976

REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Freispekt

L.R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 · Tel. (06121) 30 29 52

Anzeigenschluß
für Heft 3/76
ist am 8. 1. 76

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN
mit ABE lieferbar für:
VW-SCIROCCO/GOLF 1100-1500



und viele andere Fahrzeuge

GM racing®

Fordern Sie unser Angebot an!
Es lohnt sich!

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Rellingen,
Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 880

testasa-e
löst Potenzprobleme

Leistungsschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz

30	Alter	- 8%
35		- 13%
40		- 25%
45		- 33%
50		- 47%
55		- 51%
60		- 55%
65		- 60%

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflusst das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken - rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

Vergleichstest

Mittelklasse

Der für diese Wagenklasse gute Fahrkomfort des Alfa Romeo wird durch störende Geräusche kaum getrübt. Abgesehen von einem Motorbrummer bei Tempo 130, leichten Windgeräuschen bei Höchstgeschwindigkeit und gelegentlichen Vibrationen im Gaspedal gibt es nichts Nachteiliges zu berichten. Ähnliches gilt für den Audi; bei ihm beschränken sich die Störquellen auf den bei hohen Drehzahlen lauten Motor und sporadische Schwingungen im Bereich des Armaturenbretts.

Fast keine Vibrationen verursacht die lauruhige Opel-Maschine, dagegen macht das Getriebe durch penetrantes helles Singen ständig auf sich aufmerk-

Fahrkomfort	Alfa Romeo	Audi	BMW	Fiat	Opel
Schluckvermögen auf langen Bodenwellen	9	8	7	8	5
Schluckvermögen auf kurzen Unebenheiten	9	7	7	6	4
Langsamfahrkomfort	9	7	7	7	5
Abrollkomfort	7	7	9	7	8
Komfort vollbeladen	9	8	6	6	6
Gesamteindruck der Federung	9	7	7	7	5
Fahrgeräusche	8	8	6	7	7
Vibrationen	8	8	8	5	9
Summe	68	60	57	53	49

sam. Laute Motor- und starke Windgeräusche zählten beim BMW zu den wichtigsten Störquellen, beim Fiat waren es zahlreiche Schwirr- und Klirr-töne, die vor allem auf schlechten Straßen einen beachtlichen Belästigungsgrad erreichten.

Daß der Alfa Romeo die Komfort-Wertung so überlegen gewinnt, hat er hauptsächlich seiner gut abgestimmten Federung zu verdanken. Aber auch der Audi und der BMW genügen noch den Klassen-Ansprüchen und – wenn man den Federungskomfort allein betrachtet – auch der Fiat. Der Ascona hingegen fällt mit 19 Punkten Differenz zur Alfetta klar ab.



△ Alfa Romeo



△ BMW



△ Audi

▽ Fiat ▽ Opel





Beim Slalom war der Audi 80 GTE mit Abstand der Schnellste. Dank seines nahezu neutralen Fahrverhaltens und ausgezeichneter Stabilität in Wechselkurven erreichte er (in unbeladenem Zustand) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,5 km/h. Als nur geringfügig langsamer und ebenfalls problemlos zu fahren erwies sich der Opel Ascona, während die übrigen Konkurrenten deutlich abfielen. Vor allem der Fiat, dessen ausgeprägte Untersteuerneigung ihn zu einem kurvenunwilligen Auto macht.



5. Wertung: Fahrsicherheit — Audi vorne

Fahrkomfort und Fahrsicherheit unter einen Hut zu bringen, gehört zu den besonders schwierigen Aufgaben im Automobilbau. Mit konstruktiv einfachen Mitteln läßt sich in der Regel nur das eine oder das andere in überdurchschnittlicher Qualität realisieren.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Opel: In der Bewertung des Federungskomforts landete er auf dem letzten Rang, bei der Fahrsicherheit hingegen kommt ihm — wie die Benotung der ersten vier Kriterien zeigt — seine sportlich harte Fahrwerksabstimmung sehr zu-

gefühl sorgt der Fiat, dessen Vorderwagen bei Kurvengrenzgeschwindigkeit in welligen Krümmungen bis auf die Anschläge einfedert und zu stampfen beginnt.

Mit ausgezeichneter Richtungsstabilität, gleichgültig ob mit vier oder weniger Personen an Bord, warteten sowohl der Audi als auch der Ascona auf. Das zeigte sich beim Slalom sehr deutlich. Daß der Fronttriebler hier schneller war als sein konventionell gebauter Kontrahent, ist allerdings auch auf das Leistungsplus von 20 PS zurückzuführen.

Etwas mehr Fahrkönnen erforderten die Alfetta und der BMW beim Slalomfahren, sie erreichten auch nicht die

Betriebskosten		Alfa Romeo Alfetta 1.6	Audi 80 GTE	BMW 318	Fiat 132 GLS	Opel As- cona 1.9 L
Richtpreis	DM	14 290,—	13 995,—	14 850,—	13 190,—	11 570,—
Kfz-Steuer	DM	230,40	230,40	259,20	259,20	273,60
Haftpflichtversicherung*)	DM	907,20	907,20	907,20	907,20	824,30
Betriebskosten in Pf je km		20,1	18,3	20,6	21,5	20,6
Gesamtkosten in Pf je km (ohne Abschreibung und Verzinsung) bei jährlich						
	10 000 km	32,5	30,5	33,1	34,2	32,2
	20 000 km	26,3	24,4	26,9	27,8	26,4
	30 000 km	24,2	22,4	24,8	25,7	24,5
	40 000 km	23,2	21,3	23,7	24,6	23,5
	50 000 km	22,6	20,7	23,1	24,0	22,9

*) Großstadttarif in Schadenfreiheitsklasse SF 1 (Beitragssatz = 100 Prozent).

gute. Sie trägt entscheidend dazu bei, daß er sich in Kurven absolut problemlos und nahezu neutral verhält.

Mit ähnlich mustergültigem Fahrverhalten wußte die Alfetta zu überzeugen, und auch der Audi umrundet Biegungen aller Art souverän und sicher mit einer kaum störenden Untersteuerneigung. Nur geringe Kurvenfreudigkeit zeigt der Fiat: Er schiebt stark über die Vorderräder zum Fahrbahn-Außenrand und muß mit gehörigem Kraftaufwand in die Ecken gezwungen werden.

Im Kurvengrenzbereich büßt der Opel nichts von seiner Gutmütigkeit ein. Während der Alfa in solchen Phasen zum leicht korrigierbaren Übersteuern neigt und der Audi geringe Lastwechselreaktionen zeigt, verstärkt sich beim 318 die schon bei geringerem Tempo spürbare Übersteuerungstendenz deutlich. Für ein wenig angenehmes Fahr-

hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten der beiden Klassenbesten. Der BMW fiel hier in beladenem Zustand wegen starken Übersteuerns zurück, während der kurvenunwillige Fiat aufgrund seiner ausgeprägten Untersteuerneigung nur auf den letzten Rang kam.

Zu den positiven Eigenschaften des Audi 80 zählt außer dem bei hohen Geschwindigkeiten unbeirrbarer Geradeauslauf, den auch die Alfetta als Vorzug aufzuweisen hat, seine Unempfindlichkeit gegen Seitenwind. Da kann allein der BMW noch mithalten — er wurde nur wenige Zentimeter mehr vom Kurs abgetrieben als der Fronttriebler (siehe Tabelle „Meßwerte“).

Auch bei der Bewertung des Winterfahrverhaltens sammelte der Audi die meisten Punkte. Denn Frontantrieb und hohe Vorderrad-Belastung sind günstige Voraussetzungen für problemlose

Vergleichstest

Mittelklasse

Fortbewegung auf schneebedeckter Fahrbahn. Den übrigen drei Teilnehmern überlegen ist in dieser Disziplin auch die Alfetta, die dank günstiger Gewichtsverteilung und Belastung der hinteren Antriebsräder mit guter Traktion aufwartet. Leichter drehen die Antriebsräder des stark motorisierten Audi durch. Die anderen Konkurrenten sind hier durch geringer belastete Antriebsachsen gehandicapt.

Um die Bodenhaftung der Räder auf schlechter Fahrbahn ist es beim Opel

Fahr-sicherheit	Alfa Romeo	Audi	BMW	Fiat	Opel
Kurvenverhalten	10	10	8	6	10
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	9	9	9	7	10
Stabilität bei Richtungsänderungen, leer	9	10	8	6	10
Stabilität bei Richtungsänderungen, beladen	9	10	7	6	10
Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit	10	10	8	9	8
Stabilität bei Seitenwind	8	10	10	8	9
Winterfahrverhalten	8	9	6	6	6
Traktion	9	8	6	5	6
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	8	8	9	5	6
Spursicherheit beim Bremsen	9	8	9	7	9
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	9	8	10	6	8
Summe	98	100	90	71	92

wegen der harten Fahrwerksabstimmung nicht gut bestellt. Beim Fiat sorgt die leicht zum Trampeln neigende Hinterachse dafür, daß die Räder häufiger Fahrbahnkontakt verlieren. Das braucht der BMW-Fahrer nicht zu befürchten, denn die Räder des 318 halten auf unebenen Straßen ausgezeichnete Verbindung zur Piste.

Die besten Noten verdiente auch die Bremsanlage des BMW 318: Sie gewährleistet nicht nur spurtreue und weitgehend fadingfreie Verzögerung,



△ Alfa Romeo



△ BMW



△ Audi

Die serienmäßigen Automatik-Sicherheitsgurte ließen einige Wünsche offen. Während beim Audi und Alfa Romeo das Gurtband beziehungsweise die Automatikrolle die Bedienung des Handrades für die Lehnenverstellung beeinträchtigen, sind beim BMW und Fiat die Gurtpfeitschen zu lang. Im Opel rollte die Automatik wegen der zusätzlichen Führung am Türholm den Gurt nur unwillig auf.



▽ Fiat



▽ Opel

sondern vermittelt auch vom Pedaldruck her ein gutes Bremsgefühl. Das ist im Audi nicht gegeben; seine Bremsen fühlen sich schwammig an, außerdem ist der Pedalweg etwas zu lang. Sieht man von gelegentlichem Überbremsen der Hinterräder einmal ab, so gab es bezüglich der Bremswirkung jedoch keine Beanstandungen.

Einen guten Eindruck machten auch die Alfetta- und Opel-Bremsen. Dagegen ließen die Bremsen des Fiat in der Spursicherheit zu wünschen übrig und zeigten außerdem bei hoher Beanspruchung nachlassende Wirkung. Die vorderen Bremsscheiben glühten nach zehn Vollbremsungen aus Tempo 100 hellrot – die Bremsen der anderen Prüflinge überstanden diese Tor-

tur dagegen vergleichsweise gut.

Schlußwertung – Alfetta gewinnt

Die Entscheidung in der Schlußwertung zwischen den fünf sportlichen Mittelklasse-Limousinen fiel sehr knapp aus. Der Alfa Romeo gewann die Partie, jedoch nur mit zwei Punkten Vorsprung. Der zweitplacierte Audi behauptete sich ebenso wie die Alfetta bei zwei der fünf Wertungen, mußte jedoch bei der Karosserie-Benotung einen hohen Rückstand von elf Punkten einstecken.

Schlechter schnitt der neue BMW ab, der mit 36 Punkten Abstand zum Audi den dritten Rang belegte. Der Charakter des 318 hat mit

Wertung nach Punkten und Preisen: Ascona vorn

Bei der Preisindexwertung werden die in der Schlußwertung erzielten Punkte zu den Anschaffungspreisen der Testwagen in Relation gesetzt, wobei der teuerste Prüfling seine erreichte Punktzahl behält. Nach diesem Bewertungssystem

Preisindexwertung	Preis DM	Punktzahl	Preisindex
Opel Ascona 1.9 L	11 570,—	363	466
Audi 80 GTE	13 995,—	416	441
Alfa Romeo Alfetta 1.6	14 290,—	418	434
Fiat 132 GLS	13 190,—	339	382
BMW 318	14 850,—	381	381

ändert sich die Rangfolge gründlich: Der mit Abstand billigste Vergleichstest-Teilnehmer, der Opel Ascona, bringt es auf 466 Punkte und begibt sich damit vom vierten auf den ersten Platz. Mit 25 Punkten Rückstand folgt der Audi, der seinen zweiten Platz auch hier behauptet. Die Alfetta fällt um zwei Plätze zurück, während sich der Fiat auf den vorletzten Rang verbessert. Der Teuerste des Quintetts, der BMW 318, bildet mit einem Punkt Rückstand das Schlußlicht.



VERSICHERUNGEN

Warum wollen Sie mehr zahlen?

Die LVM-Versicherungen gehören seit Jahrzehnten zu den anerkannt preisgünstigsten KFZ-Versicherern. Prämienvergleiche des ADAC, der Stiftung Warentest, der Zeitschriften DM und CAPITAL u. a. beweisen das. Trotzdem zahlte der LVM seinen Mitgliedern in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ansehnliche gewinnabhängige Rückvergütungen. – Seit über 20 Jahren in fast ununterbrochener Reihenfolge.



VERSICHERUNGEN



VERSICHERUNGEN

Für 1974 erhalten unsere Mitglieder für alle Fahrzeugarten (außer Mopeds) aus technischem Überschuß und als satzungsgemäße

Prämienrückvergütung bis zu

25%

(Rückvergütungen beginnend schon ab 1 Kalenderjahr Schadentfreiheit) Selbstverständlich außer dem üblichen Schadentfreiheitsrabatt.

Vergleichen Sie nicht nur unsere Rückvergütungen, sondern auch unsere Tarife. Nur dann können Sie feststellen, ob die Rechnung auch unter dem Strich aufgeht.

Eine klare Rechnung:

günstige Prämientarife
+ hohe Rückvergütung für 1974
+ anerkannt schneller Schadenservice
+ solide Sicherheit durch hohe Verlustrücklagen
= echte Vorteile für unsere Mitglieder

Bei einem Wechsel zu uns rechnen wir die bisherverbrachte schadensfreie Zeit in der KFZ-Versicherung voll an. Auch hätten Sie, wenn Sie auch nur einen Tag vor dem Jahreswechsel 1974 zu uns gekommen wären, schon voll an unserer Beitragsrückvergütung für 1974 teilgenommen!

LVM-Versicherungen
4400 Münster, Postfach 6145
Tel.: 0251/7021

Nicht von ungefähr einer der größten Kraftfahrtversicherer der Bundesrepublik

Teilen Sie mir doch einmal ganz unverbindlich mit, welche Haftpflichtprämie ich für meinen Pkw Marke: _____ Typ: _____ PS: _____ bei Ihnen zahlen müßte. Ich fahre schon seit _____ Kalenderjahren schadensfrei.

Fügen Sie doch auch gleich Prospekte für ☐ Haftpflicht-, ☐ Unfall-, ☐ Hausrat-, ☐ Wohngebäude-, ☐ Rechtsschutz-, ☐ Lebensversicherung (Alter _____ Jahre) bei.

Absender: _____

am 4

Vergleichstest

Mittelklasse

dem seines sportlichen Vorgängers, dem 1802, nur noch wenig gemeinsam. Das resultiert einerseits aus dem höheren Gewicht des Neuen, andererseits trugen aber auch der angestrengt wirkende Normalbenzin-Motor und das nicht besonders harmonische Fahrwerk zu diesem Ergebnis bei. Denn das mehr als bei seinem Vorgänger auf Komfort ausgelegte Fahrwerk des 318 kann gerade in diesem Punkt noch nicht ganz überzeugen. Auf den weiteren Plätzen folgen mit deutlichen Punkt-

Differenzen der Opel und der Fiat. Der Ascona mußte hauptsächlich wegen ungünstigem Raumangebot und geringem Komfort Minuspunkte einstecken. Der Fiat dagegen landete gleich bei drei Einzelwertungen auf dem letzten Rang. Daß sein Abstand zum neuen Opel nicht größer ausfiel, hat er allein seiner geräumigen Karosserie, der reichhaltigen Ausstattung und dem etwas besseren Fahrkomfort zu verdanken.



Den Vergleichstest der sportlichen Mittelklasse-Limousinen gewann das technisch aufwendigste Auto, die Alfetta. Ihr Vorsprung auf den zweitplatzierten Audi 80 GTE ist mit zwei Punkten allerdings sehr knapp ausgefallen. Beide Autos konnten jeweils zwei Einzelwertungen für sich entscheiden,

Gesamtwertung	Alfa Romeo	Audi	BMW	Fiat	Opel
Karosserie	109	98	96	98	83
Motor, Leistung	92	102	77	74	82
Handlichkeit, Bedienung	51	56	61	43	57
Fahrkomfort	68	60	57	53	49
Fahrsicherheit	98	100	90	71	92
Summe	418	416	381	339	363

bei einer blieb der neue BMW 318 siegreich. Er kam mit deutlichem Rückstand auf Rang drei. Für den neuen Opel Ascona reichte es nur zum vierten Platz, weil er wenig Platz und Fahrkomfort bietet. Der Fiat 132 hat Platz fünf hauptsächlich seinem schlechten Handling und den nicht befriedigenden Fahreigenschaften zu verdanken.

1. Platz

**Alfa Romeo
Alfetta 1.6
418 Punkte**



2. Platz

**Audi 80 GTE
416 Punkte**



3. Platz

**BMW 318
381 Punkte**



4. Platz

**Opel Ascona
1.9 L
363 Punkte**

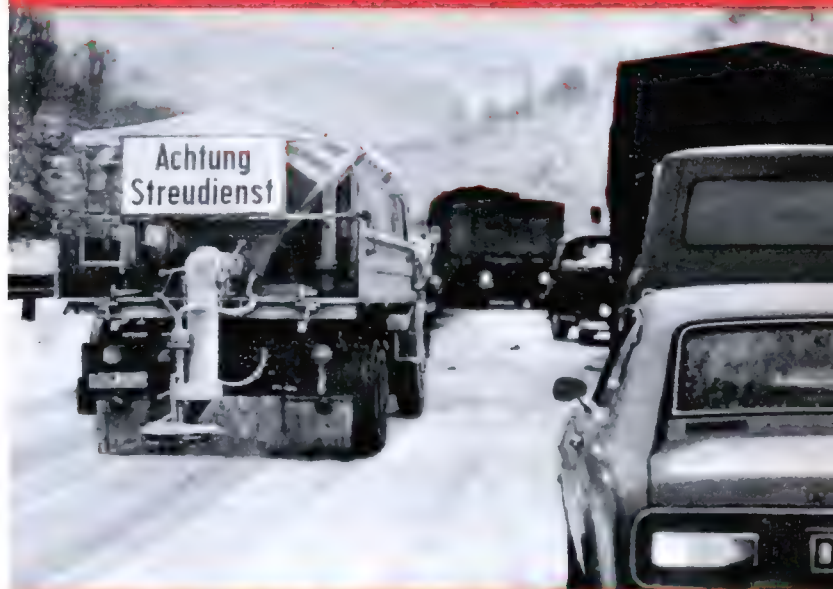


5. Platz

**Fiat 132 GLS
339 Punkte**



Jetzt ist Rostsaison



Originelle, durchschnittlich verarbeitete Karosserie mit befriedigendem Platzangebot und großem Kofferraum. Sehr reichhaltige Ausstattung, weiche Sitze, gute Heizung, teilweise unpraktisch placierte Bedienelemente. Exakte, leichtgängige Lenkung, etwas teigige Schaltung. Drehfreudiger Zweinockenwellen-Motor mit guten Allround-Eigenschaften. Gute Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit knapp 180 km/h, günstiger Benzinverbrauch. Dank schluckfähiger, leicht ansprechender Federung überdurchschnittlicher Fahrkomfort. Unproblematisches Fahrverhalten mit guter Richtungsstabilität, befriedigende Wintereigenschaften.

Kompakte, gut verarbeitete Karosserie mit befriedigendem Raumangebot und sportlicher Ausstattung. Komfortable Sitze, teilweise unübersichtliche Armaturen, wirksame, jedoch geschwindigkeitsabhängige Heizung. Günstig angeordnete Schalter und Hebel, sehr exakte, aber stoßempfindliche Lenkung, präzise und leichtgängige Schaltung. Sehr drehfreudiger und elastischer Einspritzmotor mit mustergültigen Kaltlaufeigenschaften. Ausgezeichnete Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit 182,7 km/h, sehr geringer Benzinverbrauch. Befriedigender Fahrkomfort, unproblematisches, sehr sicheres Fahrverhalten, gute Wintertauglichkeit.

Gut verarbeitete Karosserie mit günstigen Platzverhältnissen, aber nicht sehr großem Kofferraum. Befriedigende Serienausstattung, gute Sitze, geschwindigkeitsabhängige Heizung, schwache Lüftung. Sehr übersichtliche Instrumente, vorbildlicher Bedienungskomfort. Leichtgängige, exakte Lenkung, präzise Schaltung. Mechanisch laufruhiger, aber lauter Motor. Befriedigende Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit knapp über 170 km/h, hoher Verbrauch (Normalbenzin). Wegen nicht ganz ausgewogener Fahrwerksabstimmung durchschnittlicher Fahrkomfort, leicht übersteuerndes Kurvenverhalten, geringe Wintertauglichkeit.

Gefällige Karosserie mit solider Verarbeitungsqualität, wenig Platz auf den Rücksitzen und kleinem Kofferraum. Ausreichende Serienausstattung, befriedigende Heizung, schwache Lüftung. Übersichtliches Armaturenbrett, funktionell placierte Bedienelemente, leichtgängige Lenkung und Schaltung. Leiser und laufruhiger, aber drehunwilliger Motor. Durchschnittliche Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit 170 km/h, relativ hoher Benzinkonsum. Hart abgestimmte Federung mit unbefriedigendem Schluckvermögen, unproblematisches, neutrales Fahrverhalten, ausgezeichnete Richtungsstabilität, geringe Wintertüchtigkeit.

Übersichtliche Karosserie mit durchschnittlicher Verarbeitungsqualität, viel Beinraum hinten und mittelgroßem Kofferraum. Gute Ausstattung, weich gepolsterte Sitze, wirksame Heizung und Lüftung. Schlecht ablesbare Instrumente, verstreut angeordnete Schalter. Unexakte Lenkung und hakelige Schaltung. Drehfreudiger, aber sehr lauter Motor mit unbefriedigender Laufkultur. Zufriedenstellende Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit knapp über 170 km/h, hoher Benzinverbrauch. Ausreichend schluckfähige Federung, stark untersteuerndes Fahrverhalten, nachlassende Richtungsstabilität in Wechselkurven, geringe Wintertauglichkeit.

Doppelrostschutz selberrmachen



1. Terotex-Unterbodenschutz

- Zum Pinseln – für Kotflügel und glatte Flächen
- Als Spray – für schwer zugängliche Stellen

2. Terotex-Hohlraumversiegelung

- Als Spray – für sicheren Rostschutz in allen Hohlräumen (wie Schweller, Türen, Holme usw.)

Teroson

Terotex für den Selberrmacher:
denn Rostschutz am Auto ist ein-
facher als Sie glauben.

Teroson GmbH, 69 Heidelberg
Postfach 105 620

Eiskunstlauf

Wie Sie auch auf glatten Straßen sicher fahren.

Von Götz Leyrer

Fahren im Grenzbereich – das ist nach Meinung vieler Automobilisten eine Sache für professionelle Rennfahrer, die ihre Autos auf abgesperrten Pisten am absoluten Limit bewegen.

Sie übersehen dabei eines: Wenn die Straßen im Winter mit Schnee und Eis bedeckt sind und die Bodenhaftung der Reifen nur noch einen Bruchteil der auf trockener oder nasser Fahrbahn üblichen Werte erreicht, können auch biedere Familienväter, für die Begriffe wie Drift oder Schlupf unverständliche Fremdwörter sind, unbeabsichtigt in den Grenzbereich der Bodenhaftung geraten.

Denn fahrphysikalisch gesehen macht es keinen Unterschied, ob das Auto auf trockener oder auf vereister Fahrbahn ins Rutschen gerät, nur vollzieht sich der Übergang vom Rollen ins Rutschen auf glattem Untergrund bei sehr viel niedrigeren Geschwindigkeiten. Das bedeutet in der Praxis, daß die Fahreigenschaften eines Autos, die auto motor und sport in jedem Test gründlich nachprüft und ausführlich beschreibt, im Winter eine noch wesentlich wichtigere Rolle spielen als im Sommer.

Die Fahreigenschaften selbst – Untersteuern, Übersteuern oder neutrales Verhalten – werden stark von der Konzeption des Autos beeinflusst. Fronttriebler fahren sich im Winter im allgemeinen ziemlich unproblematisch: Dank gut belasteter Antriebsräder sind sie an Steigungen längst nicht so schnell am Ende wie konventionell gebaute Automobile, deren vorn eingebau-

ter Motor die Hinterräder antreibt. Dazu kommt, daß die „ziehenden“ Antriebsräder für guten Geradeauslauf sorgen: Selbst wenn sie durchdrehen und deshalb keine Seitenkräfte mehr übertragen können, wirkt die Antriebskraft in Fahrtrichtung – der Wagen bleibt in der Spur.

Deswegen ist es bei Fronttrieblern richtig, Gas zu geben, wenn – beispielsweise zum Überholen – der im Winter häufig anzutreffende Matsch- oder Schneestreifen in Fahrbahnmitte durchfahren werden muß. Genau umgekehrt ist die Situation bei angetriebenen Hinterrädern. Obwohl auch hier die Antriebskraft natürlich in Fahrtrichtung wirkt, genügen kleinste Richtungsabweichungen, um das Heck herumkommen zu lassen. Abhilfe: Gas wegnehmen und die schlingernden Bewegungen gegebenenfalls durch Gegenlenken ausgleichen.

Fronttriebler sind oft im Vorteil

Für Heckmotorautos gilt in diesem Fall das gleiche, doch bieten sie am Berg den Vorzug bestmöglicher Traktion: Wer sanft mit Kupplung und Gas umgeht, dürfte die Antriebsräder nur selten zum Durchdrehen bringen – Heckmotorautos sind unschlagbar, wenn es um das Erklimmen glatter Steigungen geht. Dies können sich übrigens auch Besitzer von Fronttrieblern zunutze machen: Wenn es an einem Berg einmal gar nicht mehr weitergeht, sollte man es getrost einmal mit Rückwärtsfahren versuchen

– in den meisten Fällen stellt sich dann die gewünschte Traktion ein.

Im Gefälle ist es dagegen weniger entscheidend, ob die Vorder- oder die Hinterräder angetrieben werden. Fronttriebler können hier sogar im Nachteil sein, weil sie mit ihrer hohen Last auf der Vorderachse dazu neigen, in Kurven mit voll eingeschlagenen Vorderrädern geradeauszuschieben. Hier hilft im Extremfall nur noch eines, was man freilich zuvor auf einem abgesperrten Platz geübt haben sollte: Handbremse ziehen, um dadurch die Seitenführung der Hinterräder aufzuheben und das Heck ausbrechen zu lassen.

Da auf rutschiger Straße wegen der geringen Bodenhaftung Geschwindigkeits- und Richtungsänderungen nur in bescheidenem Maß möglich sind, empfiehlt sich behutsames Fahren: kein abruptes Gasgeben, sanftes Einlenken in Kurven, vorsichtiges Bremsen.

Überhaupt das Bremsen: Immer wieder wird den Autofahrern bei Wintereinbruch durch Zeitungen und Radiosendungen eindringlich klargemacht, daß es auf glatter Fahrbahn am besten ist, den rechten Fuß möglichst weit von der Bremse entfernt zu halten und mit dem Motor zu bremsen.

Diese Empfehlung ist aus verschiedenen Gründen unsinnig: Wer bei hinterradgetriebenen Autos die Geschwindigkeit durch Schalten in den nächstniederen Gang reduzieren will, muß nur eine Spur zu hart einkuppeln, um die Bodenhaftung der Antriebsräder kurzzeitig drastisch zu reduzieren. Kommen in diesem Fall noch Seitenkräfte dazu, wie sie schon von einer leicht gewölbten Straße hervorgerufen werden können, kann die Sache leicht in einem Dreher enden. Wer es beherrscht, sollte also immer mit Zwischengas herunterschalten, um die Dreh-

zahlendifferenz zwischen Motor und Getriebe auszugleichen.

Bremsen oder Herunterschalten?

Doppeltes Kuppeln, wie es früher empfohlen wurde, kann man dabei ruhig vergessen (wer es nicht richtig macht, schadet nur der Synchronisation) – es genügt, während des Schaltens die Drehzahl durch kurzes Gasgeben zu erhöhen.

Daneben spricht für die schlichte Benützung der Fußbremse auch die Tatsache, daß die Bremswirkung des Motors geringer ist als die der Bremsen – schließlich werden hier nur zwei anstelle von vier Rädern verzögert.

Beim Bremsen blockierende Räder nehmen zwar keine Seitenkraft mehr auf, was bedeutet, daß ein rutschendes Auto nicht mehr gelenkt werden kann, doch bringt sie schon leichtes Zurücknehmen des Bremspedals wieder zum Rollen. Angesichts eines Hindernisses den Fuß von der Bremse zu nehmen, erfordert freilich einige Überwindung – es ist

Kein Problem für gute Fahrer: Fahren bei Eis und Schnee.



aber immer noch besser, das Auto mit rollenden Rädern vorsichtig darum herum zu dirigieren, als mit vollblockierten Bremsen wie ein von der Schlange fixiertes Kaninchen unaufhaltsam hineinzurutschen.

Im Winter hat auch die Stotterbremse, die auf trockener Fahrbahn nur Nachteile bringt, ihre Berechtigung. Zwar kommen die Räder beim Niederdrücken des Bremspedals jedesmal zum Blockieren, erreichen aber ebensooft den Punkt der höchsten Bremswirkung, der ja kurz davor liegt. Auch beim Loslassen wird dieser Punkt wieder überschritten, wobei sich Könnner bemühen, die Bremse nur soweit loszulassen, daß die Räder gerade wieder rollen.

Immer wieder wird gefragt, ob es bei Glätte besser sei, in einem niedrigen oder einem möglichst hohen Gang zu fahren. Die Empfehlung,

Hilft die Stotterbremse bei Glätte?

im zweiten Gang anzufahren, ist durchaus richtig — wer allerdings einen empfindsamen Kupplungsfuß hat, kommt im ersten auch nicht schlechter weg. Falsch ist es hingegen, beim Fahren möglichst lange die unteren Gänge eingelegt zu lassen, um dadurch für möglichst hohe Vortriebskraft zu sorgen. Denn diese ist bei Glätte ja nicht erwünscht — wer mit einem hohen Gang fährt, kann unbedenklicher mit dem Gaspedal umgehen, ohne durchdrehende Räder befürchten zu müssen.



Dauerbrenner

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Alfa Romeo Giulia Super.

Die Giulia zählt zu den Veteranen im Alfa Romeo-Programm: Die erste Version dieses Erfolgsmodells, von dem bisher weit über eine halbe Million Exemplare gebaut wurden, erschien bereits 1962. In den folgenden Jahren gab es zahlreiche Giulia-Varianten; heute wird die eigenwillig geformte Sportlimousine unter der Bezeichnung Giulia Nuova Super mit 1,3 und 1,6 Liter-Motor angeboten.

Von den rund 26 000 Giulias, die gegenwärtig in der Bundesrepublik laufen, besitzen die meisten das stärkere 1600 ccm-Triebwerk, und dieses Modell spielt deshalb auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt die wichtigste Rolle.

Viele Leute stehen gebrauchten Alfas mit einer gewissen Skepsis gegenüber: Sie halten die mit einem aufwendigen Doppelnockenwellen-Motor und Fünfganggetriebe ausgerüsteten Autos für empfindliche Primaballerinen, denen keine so hohe mechanische Robustheit zuzutrauen ist wie beispielsweise einem Volkswagen oder Opel.

Dieser Ruf der sportlichen Autos aus Mailand kommt nicht von ungefähr. Zu den Zeiten der Giulia-Vorgängerin Giulietta und auch in den ersten Lebensjahren der Giulia gab es häufig Defekte, die selbst eingeschworene Alfa-Anhänger ins Wanken brachten. Die konsequente Feinarbeit, die der Giulia im Lauf der Jahre zuteil wurde, hat das Bild freilich gründlich verändert. Die Giulia Super gilt heute als das solideste und am besten verarbeitete Modell im Alfa-Programm.

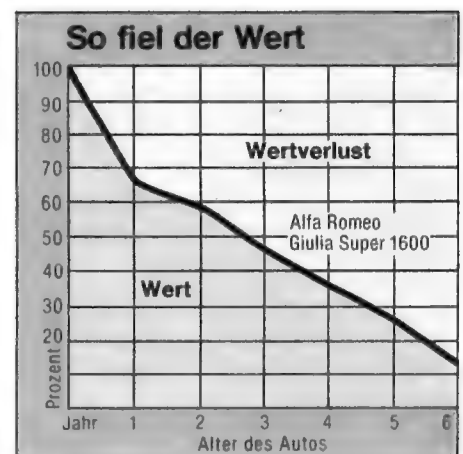
Tatsächlich gibt es an der Zuverlässigkeit im Alltagsbetrieb heute nichts mehr auszusetzen: Ein Stuttgarter Alfa-Händler weiß von etlichen Kunden, die ihre Autos regelmäßig weit über 100 000 Kilometer fahren, ohne von ernsthaften Defekten heimgesucht zu werden. Spitzenreiter ist der Eigner einer Berlina 2000, die bekanntlich mit der Giulia technisch weitgehend identisch ist: Er legte bisher 230 000 Kilometer mit dem ersten Motor zurück, und dieses Triebwerk erfreut sich immer noch bester Gesundheit.



Robust und zuverlässig: Alfa Romeo Giulia Super

Das sind die häufigsten Mängel*				
Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre	
Rahmen: Korrosion an tragenden Teilen	0,1 (0,1)**	2,6 (1,5)	12,0 (5,4)	
Lenkgelenke ausgeschlagen	1,6 (0,4)	5,1 (1,9)	8,1 (3,1)	
Handbremse: einseitige Wirkung	9,0 (6,8)	9,9 (8,6)	14,9 (10,8)	
Hintere Bremsleitungen korrodiert	1,9 (1,0)	5,2 (4,1)	11,4 (8,4)	
Scheinwerferreflektoren blind	7,1 (1,6)	12,6 (3,8)	15,4 (5,8)	
Defekte Auspuffanlage	4,2 (5,3)	10,3 (5,8)	13,9 (7,0)	

* aus TÜV Auto Report '75; ** Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).



Voraussetzung für ein erfreuliches Zusammenleben mit der Giulia ist aufmerksame Behandlung: Der Doppel-Nockenwellenmotor will nach dem Kaltstart vorsichtig warmgefahren werden, bis sich der stattliche Ölvorrat im Kurbelgehäuse (fast sieben Liter) hinrei-

chend erwärmt hat; während der Warmlaufphase sollte eine Drehzahl von 3500/min nicht überschritten werden.

Für Gebrauchtwagenkäufer bedeutet dies, daß es sich in jedem Fall lohnt, den Vorbesitzer genau anzuschauen:



Hat er bereits mehrere Alfas besessen und fuhr er häufig Langstrecken, kann man davon ausgehen, daß das Auto gut behandelt wurde. Erhöhte Vorsicht ist dagegen bei Exemplaren angebracht, die fast ausschließlich im Kurzstreckenverkehr gefahren wurden und deshalb selten ihre optimale Betriebstemperatur erreichten.

Gefühlvolle Behandlung vorausgesetzt, erreicht auch das Fünfganggetriebe eine hohe Lebensdauer: Wer schon bei kaltem Getriebe die Gänge durchreißt, braucht sich über defekte Synchronringe nicht zu wundern. Meist tritt dieser Schaden zuerst an der Synchronisation des zweiten Gangs auf – wenn es beim schnellen Schalten vom Ersten in den Zweiten nicht kratzt, kann der Gebrauchtwagenkäufer beruhigt sein.

Ein weiterer Punkt, auf den man unbedingt achten sollte, ist die Motoraufhängung, die bei älteren Autos oft auf einer Seite gebrochen ist. Bewegt sich das Triebwerk bei abruptem Gasgeben stark um seine Längsachse, was sogar im Schalthebel spürbar wird, empfiehlt sich ein Blick auf die Aufhängungen. Die Reparatur kostet im günstigsten Fall etwa 70 Mark; sind jedoch die Schraubenbolzen ausgebrochen, können hinterher bis zu 300 Mark auf der Rechnung erscheinen.

Ein weiterer Defekt, der bei alten Giulias häufig zu beobachten ist, sind defekte Kreuzgelenke an der zweigeteilten Kardanwelle, die dann nicht mehr rund läuft und sich bei schneller Fahrt durch Vibrationen und Dröhngeräusche bemerkbar macht.

Die Giulia-Karosserie kann bei ausreichender Pflege bis ins hohe Alter in gutem Zustand sein – die oft befürchtete überdurchschnittliche Rostanfälligkeit können weder Alfa-Besitzer noch berufsmäßige Gebrauchtwagenschätzer bestätigen. Allerdings: Die Lackqualität schwankte – einen kurzen Blick auf gefährdete Stellen wie Kotflügel und Türschweller sollte man deshalb nicht unterlassen. Häufig setzt sich der Rost auch an den Scheinwerfer-Reflektoren fest, wobei von den drei verwendeten Fabrikaten Carello, Siem und Elma das erste als das anfälligste gilt. Der Austausch aller vier Reflektoren kostet rund 150 Mark.

Wichtig ist schließlich noch eine Kontrolle der beiden Sollknickstellen in den vorderen Rahmenlängsträgern, die bei einem Aufprall für kontrollierte Verformung sorgen sollen. Sie können bei betagten Autos eingerissen sein, was begreiflicherweise vom TÜV nicht gern gesehen wird und – nicht ganz billige – Schweißarbeiten notwendig macht.

Insgesamt kann die Giulia Super getrost zu den robusten und zuverlässigen Autos gezählt werden, die ihren Besitzern lange Zeit Freude bereiten. Vor allem auch deshalb, weil sich die Giulia noch durch eine Reihe anderer guter Eigenschaften auszeichnet – etwa durch die Qualitäten ihres Triebwerks, durch das unaufdringlich-sportliche Interieur und durch sichere, unproblematische Fahreigenschaften.

G. L.

**Nächste Beratung:
Audi 100**

auto motor sport Test

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte“ an seinem Wagen genau zu kennen. Bestellen Sie am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft	Testberichte:	Heft
Alfa Romeo		De Tomaso Pantera GTS	18/74
Giulia Nuova Super 1600	8/75	Die Autos des Jahres 1973	25/73
Alfa Romeo Alfetta 1.6	10/75	Dino 308 GT 4	20/74
Alfa Romeo Alfetta GT	24/74	Fiat Abarth 124 Rallye	11/74
Alfasud ti	7/74	Fiat 124 Sport-Coupé und Spider	14/73
Audi 50 LS	23/74	Fiat 124 Special Automatic	11/71
Audi 80 LS	18/72	Fiat 126	15/73
Audi 80 LS		Fiat 127	9/71
50000 km Dauertest	5/74	Fiat 128 Special 1300	22/74
Audi 80 GTE 110 PS	24/75	Fiat 130-3200 und 130 Coupé	20/71
Audi 80 GL Automatic	18/73	Fiat 130 Coupé	24/73
Audi 80 GT	17/73	Fiat 131 mirafiori	6/75
Audi 80 GT	19/73	Fiat 132 GLS	8/74
Audi 100 L	5/75	Fiat 770 S	18/72
Austin Allegro	25/74	Ford Capri II GT und Ghia	9/74
BMW 316, 318, 320	18/75	Ford Capri RS	
BMW 518	22/74	(Gerstmann-Tuning)	16/73
BMW 525 (GS-Tuning)	4/74	Ford Consul 1700	10/73
BMW 528	4/75	Ford Consul mit Treibgas	
BMW 1502	3/75	Ford Granada 2 Liter	7/75
BMW 2002 Alpina	6/75 + 19/73	Ford Escort RS 2000	
BMW 525 Alpina		(Rallye-Ausführung)	2/75
170 u. 230 PS	24/74	Ford Escort Sport	10/75
BMW 2002 turbo	19/74	Ford Taunus 2300 GXL	22/73
BMW Alpina 3.0 CSL	18/72	Honda Civic	25/73
BMW 3.3 L	16/74	Jeep Wagoneer	10/74
BMW 3.0 CSL	23/74	Jeep GJ 5	25/74
BMW Touring	17/71	Lada 1200	16/74
BMW-Touring 2000 ti		Lamborghini Countach	15/75
50000 km-Dauertest	16/72	Lancia Beta Coupé	3/75
Bitter Diplomat CD	21/74	Lancia HF Stratos	19/75
Chevrolet Impala Trailer	1/74	Lotus Elan + 2 S 130	22/73
Chevrolet		Manta TE 2800	21/74
Corvette Stingray	22/74	Matra Simca Bagheera	3/74
Citroen CX 2200	9/75	Maserati Merak	14/74
DAF 66 SL	5/73	Mercedes	
Datsun 160 JSSS	2/75	Baureihe 200/280	17/73
Datsun 240 K-GT	6/74		
Datsun 260 Z 2+2	12/75		

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042
Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr.

☐ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ Liegt als Scheck bei

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr.

ams 1

Stunde der Stars

RAC-Rallye: Ford-Sieg über die Welt-Elite.

Von Karl Mauer

Der Morgen war kalt und feucht. Im ersten Tageslicht hoppelte ein popgrüner Saab 96 durch die Wälder von Nottingham, in denen einst Robin Hood zum Wohle unterdrückter Mitbürger unterwegs war. Der Saab durcheilte den Forst in anderer Mission: gegen die mit Ausnahme von Alpine vollzählig angetretene Elite die England-Rallye zu gewinnen.

Auf 15 der insgesamt 71 Sonderprüfungen, die zusammen eine Gesamtstrecke von rund 2900 Kilometern Länge ausmachten, hatte sich der Fronttriebler mit der Mannschaft Stig Blomqvist/Hans-Erik Sylwan größtenteils der übermächtigen Konkurrenz erwehrt. Er lag auf dem zweiten Platz im Gesamtklassement, als sich in der 16. Sonderprüfung die schmalen Räder, die sich

beim praktizierten Rallye-Stil meist quer zur Fahrtrichtung bewegten, an einem Erdwall abstützten. Durch seine kompakte Eiform begünstigt, landete der Saab auf dem Dach. Zuschauer, bei der England-Rallye allgegenwärtig, waren hilfreich zur Stelle, der Spuk dauerte ganze 25 Sekunden, dann war der Saab wieder unterwegs. Bei Fahrer Blomqvist kam trotzdem

keine Zufriedenheit auf: „Die Zuschauer müssen noch geschlafen haben.“ Er ist kürzere Unterbrechungen dieser Art gewöhnt. Alle Mühe jedoch war umsonst: Eine gebrochene Kurbelwelle zwang Blomqvist im letzten Drittel der Rallye zur Aufgabe.

Auf der gleichen Sonderprüfung haderte ein anderer Schwede mit seinem Schick-



Hektik beim Service, Besorgnis beim Fahrer: Der Escort des späteren Siegers Mäkinen verliert Öl

sal: der Lancia-Pilot Björn Waldegård, am Morgen als Spitzenreiter zur zweiten Rallye-Etappe gestartet. In der Sonderprüfung brach ihm eine Halbwelle, Waldegård mußte die Prüfung unterbrechen, eine neue Halbwelle einbauen lassen und kam erst nach 88 Minuten ins Ziel. Wegen Zeitüberschreitung wurde er disqualifiziert, legte Einspruch ein und durfte bis zur endgülti-

gen Klärung der Angelegenheit nach der Rallye weiterfahren.

Und er fuhr. Auf den 128. Platz zurückgefallen, hatte er nur noch eine Order: die Ehre des frischgebackenen Rallye-Weltmeisters Lancia zu retten. Denn der zweite Stratos-Pilot, Sandro Munari, hatte nach einem Überschlag die Segel streichen müssen. Waldegård fuhr

Bestzeit auf Bestzeit, nahm seinen Gegnern die Sekunden gleich im Dutzend ab, der gepeinigste Stratos verlor Heckhaube um Heckhaube. Schon bald machte das Gerücht die Runde, Waldegård müsse 100 Pfund Strafe zahlen. Wegen Verunreinigung der Landschaft.

Als er im Ziel ankam, wurde er auf dem siebenten Platz geführt, doch wie erwartet

disqualifiziert. Der Stratos war am Ende, die Heckhaube wurde nur noch durch ein Abschleppseil an ihrem Platz gehalten. Der beste Lancia rangierte auf Platz zehn: das servogelenkte Beta Coupé von Simo Lampinen.

Die England-Rallye, nach dem Veranstalter „Royal Automobile Club“ kurz RAC-Rallye genannt, ist eine Ver-

Fortsetzung auf Seite 87



RAC-Rallye: gepflegte Parks, driftende Autos und viele Zuschauer



Nicht gewertet: Stratos



Zeit überschritten: Golf



Getriebe verheißt: Kadett

Fotos: Wilhelm, Taylor

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

**Gewerbliche Gelegenheits-
anzeigen und Stellenangebote**
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 12,50
zuzüglich 11% MwSt.

**Private Gelegenheitsanzeigen
und Stellengesuche**
1 mm Höhe bei 43 mm Spalten-
breite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,- inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte
ausreichend frankiert mit
deutlicher Angabe der Chiffre-
Nummer auf dem Briefumschlag
an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden.

H = Gewerbliche Anzeigen,
die nur mit Telefon-Nummer
erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 3 erscheint am 31. 1. 76
Anzeigenschluß am 8. 1. 76
Heft 4 erscheint am 14. 2. 76
Anzeigenschluß am 22. 1. 76
Heft 5 erscheint am 28. 2. 76
Anzeigenschluß am 5. 2. 76

Alfa Romeo

**ALFA-Gebrauchteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.**
Norbert Schmidt, 416 Krefeld,
— Meisterbetrieb —
Isapelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

GTV 1750, Bj. 68, Motor 35 000 km,
VB DM 4500.—. 06 21/50 74 29, 16 Uhr.
54 077

1750 GTV, Bj. 70, 67 000 km, TÜV neu,
met.-blau, DM 3600.—. 0 74 34/81 94.
54 078

1600 GTJ, Bj. 75, 17 000 km, Ausst.
wie GTV, 185 HR 70, Konl, NP 20 000.—
mit Extr. b. 16 Uhr 089/31 63 13-231.
54 079

Alfa 2000 GTV, von priv. ges., ab Bj.
73 bis 40 000 km, zahle bis DM 8000.—
bar. Chiffre A 1/54 080

Alfetta 1.8, 7.75, blau-met., 13 500.—
VB. 02 41/1 42 98, Chiffre A1/54 081
GESUCHT: 2 600 BERL., 2 600 SPI-
DER 2 600 SPRINT, 2 600 ZAGATO,
Zuschr. unt. Chiffre A1/54 082

Sud, Bj. 8.73, n. Lack, Rad., 1. Hand,
46 000 km, Tel. 0 40/2 20 48 98. 53 936
Alfa-Motoren, ab 1420.— DM. Tel.
0 26 24/73 18. 53 937

4 STA-LM-Felgen, 6Jx14, zu verkauf.,
Tel. 0 62 68/4 40, nach 17 Uhr. 53 938
Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchst-
preisen. Tel. 0 41 01/19 33. 54 024 H

2000 GTV, 10.73, 57 000 km, ATS LM
Felg. 6 1/2 J x 14 mit 185/70 HR 14 Pi-
relli, Led.-Sp.-Lenkr., Überrollk. Re-
caro, TÜV 1.78, alles eingetr., Ölkühl.
m. Thermo., Autom.-Gurte, Rad.-Cass.-
Rec. + 4 Lautspr., m. Überbl. Regl.,
el. Ant., Intervallsch., Quarzuhr, Öl-
wannensch., DM 10 500.—. Telefon
0 62 23/4 00 00. 54 213



BORRANI-
Felge,
passend
für **ALFETTA+GT**
6J x 14 sofort lieferbar.

ASZ
GmbH, 8 München 80
Postfach 80 01 20
Tel. 0 89/47 79 08/47 26 96

K. H. Schmidt KG
58 Hagen
Postfach 244
Tel. 0 23 31/21 81

Alfa Montreal: Erstzul. 20.12.74, 20 000
km, schwarz, el. Fensterheber, Co-
loglas, Stereo, Reifen 2000 km, we-
gen Anschaffung einer Limousine,
für 20 000.— DM zu verkaufen. Tel.
02 21/31 51 73 oder 31 67 23. 54 214

Alfa 2000 GTV Erstzulassung 3/75,
10 137 km, Neupr. ca. DM 22 000.—
für DM 16 250.— incl. abzugeben.
Tel. 0 52 71/76 55 jederzeit.
54 254 H

Zagato 2000, weg. Auswändg., Topzu-
stand + Extr., 7.72, 45 000 km, Tel.
8-19 Uhr 0 24 21/6 22 33 sonst 7 27 62.
54 215

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300,
1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m.
Gar. zu verk. T. 0 60 73/95 07. 52 026 H
Neuteile für 1300-2000 Alfetta u. Sud,
Kolben u. Büchsenatz ab DM 195.—,
Auspuß kompl. DM 195.—. Bitte Preis-
liste anfordern. Tel. 0 26 31/5 30 18.
54 028 H

Wettbewerbsvorbereitung

ALFASUD TI für Saison 1976. Tuning und
Zubehör für sämtliche ALFA ROMEO-Mo-
delle. Kostenlose Informationsschrift.

Auto-Steinmetz
Alfa Romeo-Direkthändler
6085 Nauheim

Alte Mainzer Str. 4, Tel. 0 61 52/60 24

1300 GTA-Zylinderkopf dringend ge-
sucht. Tel. 09 41/4 34 19. 54 389 H

1750 GTV, Bauj. 71, ATM, TÜV 8.77,
Bestzust., wegen BW, VB 4300.— DM.
Tel. 0 91 31/6 64 64. 54 317

Alfetta 1800 und Sud-Vorführwagen,
wenig km, preiswert. Tel. 0 60 48/4 44.
54 388 H

Alfa-Motoren 1300, 2 l., generalüber-
holt, mit Garantie, ab DM 1420.—.
Tel. 0 26 24/73 18. 54 318

Alfetta GT-Vertrag i. A. weit unter
Preis. Tel. 0 60 48/4 44. 54 385 H



AUTO-NEUSER
85 Nürnberg,
Röthensteig 2-4

**Leistungsstark in
VERKAUF — REP. — E-TEILE**
Wollen Sie einen ALFA ROMEO,
rufen Sie uns einfach an:
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

Alfa-Verträge Berlina 2000 und GTV
2000 weit unter Preis i. A. Tel. 0 60 48/
4 44. 54 387 H

2000 GTV, 9.75, 3984 km, beige-met.,
Colorglas, Klima, Cass.-Stereo, neu
23 000.— DM, VB 18 500.— DM. Tel.
07 21/2 85 35, 8-16 Uhr. 54 319

Giulia L Nuova weg. BW i. A. günstig.
Tel. 0 60 48/4 44. 54 386 H

Amerikanische Wagen

Achtung beim Preisvergleich
Der autorisierte Vertragshändler
liefert Ihnen Ihr Auto verzollt,
TÜV-fertig, mit Garantie, Ersatz-
teilverorgung und Spezial-



Service
Deutschlands größter Händler
GENERAL MOTORS
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
54 207 H

AMERIKANISCHE WAGEN
Aggregate u. Ersatzteile
für alle gäng. amer. Pkws vorrätig
MAIERS MOTORS KG
6382 FRIEDRICHSDORF 3
An der Autobahn, Tel. 06175/334

Ford Mustang, Bj. 71, 64 000 km, el.
Cabrio, 7 l. Cobra Jet-Maschine, Rei-
fen neu, Dach überh., techn. u. opt.
liebhabergepfl., nicht unt. 10 000.—
DM, Inzahlungnahme möglich., Tel.
0 23 03/1 58 74 zw. 10 und 18 Uhr.
53 939

**An- und Verkauf von neuen und gebr.
amerik. Wagen.** ALLSTATE MOTORS,
Wiesbaden, Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Suche Cadillac, Lincoln od. Tornado,
Bj. 66-71. Chiffre A1/54 083

Ford US-Import 76

Alle Mod. schnellst. z.T. a. Lag.
Noch 3 Modelle 75 — zum Modell 76
bis DM 5000.—. Ersparrnis.
Mustang Ghia 4,9 l. DM 21 500.—
Mercury Mon. Ghia 5,7 l. DM 27 500.—
Mercury Mon. Vorfwg. DM 18 500.—

Autohaus am Handweiser
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19
Telefon 02 11/50 40 98

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 20.757,-
Camaro Sport Coupe	DM 18.648,-
Camaro LT Coupe	DM 20.535,-
Firebird Formula 400	DM 21.978,-
Corvette Stingray	DM 21.635,-
Mercury Monarch Ghia	DM 21.645,-
Caprice Classic Lim.	DM 24.975,-
Impala Station Wagon	DM 23.585,-
Oldsmobile Cutlass	DM 24.420,-
Cadillac Eldorado	DM 41.625,-

1976er Modelle, Direktimport Neuwagen
m. Export-Ausstattung inkl. TÜV, Zoll, Fracht,
Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage

USAutomobile

MAAK + CO 24 Hamburg 1, Ammelsstr. 39
(ADAC-Haus), Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Amerikanische Fahrzeuge gesucht ab
Bauj. 62, auch def. Tel. 04 21/47 67 59
54 255



**COERPER
AUTO
EXKLUSIV**

De Tomaso-Stützpunkt NRW
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

Aston Martin

Aston Martin V8

Import u. Service. Merz u. Pabst Auto-
mobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel.
07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

Audi-Motoren, gebraucht u. mit 0 km,
mit Garantie, preisgünstig zu verkauf-
en. Tel. 02 71/35 14 54. 54 027 H

Gelegenheitskauf. Audi 100 S Coupé,
Bj. 75, km 14 000. Tel. 0 74 33/65 39.
53 940

NSU Ro 80, grün, Mod. 70, TÜV 11.77,
82 000 km, VB 2800.—. Frankenmotor,
Erlangen, Tel. 0 91 31/61 07. 54 084 H

1 Motor NSU 1300 TT Spieß 125 PS,
1 Getriebe, 1 Übers. 59/13 Homokw.,
Preis kompl. VB 3600.— DM. Tel.
0 28 37/2 71 von 18-20 Uhr. 54 216

Audi Coupé, Chefwagen, 7.75, 10 000
km, met.-blau, VB DM 18 500.—. Fran-
kenmotor Erlangen, T. 0 91 31/61 07.
54 085 H

Motor TT 250.—. Tel. 07 11/8 11 40 01.
54 258

Ro 80, 1. Hd., Motor 13 000 km, blau-
met., Kopfstützen, Schiebedach, Co-
lorverglasung, TÜV 77, EZ 4.75, VB
15 000.— DM. Tel. 0 25 72/42 45.
54 086

Verk. aus TT: Mot. klp., 90 PS, 3500
km gel., 40er Weber, Tr.-Filter, TTS-
Ausp., Frontölk., Schale, el. Benzin-
pumpe, Konl, Anl. Tel. 0 23 54/24 61.
54 321

Coupé 7.71, TÜV 6.77, jagdgrün, SSD,
Stereo. Tel. 0 23 04/4 28 26. 54 320

Austin

British Car Centre H
Austin-Gebrauchteile zu verkaufen.
Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Morris Mini 1300 GT, Bj. 73, Tel.
0 72 46/88 30. 54 087

Austin-Teile günstig. T. 0 61 74/54 60.
54 029 H

Mini 1000, Bj. 72, TÜV frei, VB DM
2700.—. Tel. 0 22 41/2 33 10 bis 19 Uhr.
54 217

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düs-
seldorf 62 70 45 oder 0 21 05/44 96.
54 031 H

Neue Gürtelreifen 145 SR, 10 Stück,
DM 48.—. Tel. 0 26 31/5 30 18. 53 942 H

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet	Pontiac	Buick	Oldsmobile
Camaro LT, 2t., Cpe. US\$ 7455,-	Sunbird US\$ 7335,-	Skyhawk, S. Coupé US\$ 7470,-	Starfire Coupé, 2t. US\$ 7520,-
Camaro Sport Cpe., 2t. US\$ 6970,-	Le Mans, 4türig US\$ 6840,-	Skylark SR, Coupé US\$ 7750,-	Cutless Supreme, 2t. US\$ 7455,-
Monza 2+2, Cpe., 2t. US\$ 7335,-	Le Mans, Sport Coupé US\$ 6970,-	Century Hardtop S., 4t. US\$ 7455,-	Cutless Salon, 4türig US\$ 8510,-
Nova LN, 4türig US\$ 7200,-	Grand Le Mans, 4türig US\$ 7640,-	Century Regal, 2türig US\$ 7890,-	98 Regency, 4türig US\$ 11150,-
Malibu Sedan, 4türig US\$ 6900,-	Firebird Formula US\$ 7890,-	Century Regal, 4türig US\$ 8350,-	Tornado Custom Cpe. US\$ 9860,-
Malibu Classic, 4türig US\$ 7335,-	Firebird TRANS AM US\$ 8510,-	Le Sabre, 2türig US\$ 7670,-	
Monte Carlo „S“, Cpe. US\$ 7830,-	Catalina, 4türig US\$ 8380,-	Le Sabre, Sedan, 4t. US\$ 7580,-	Cadillac
Impala Sedan, 4türig US\$ 8320,-	Bonneville Coupé, 2t. US\$ 9060,-	Electra 225, 2türig US\$ 9390,-	Calais Coupé US\$ 13465,-
Caprice Classic, 4türig US\$ 8690,-	Bonneville Brougham, 4t. US\$ 9310,-	Electra Limited, 2türig US\$ 9770,-	De Ville Coupé US\$ 14170,-
Caprice Classic, Cpe. US\$ 8690,-	Grand Prix US\$ 9680,-	Riviera US\$ 9895,-	Eldorado Coupé US\$ 16280,-
Corvette Targa, 2türig US\$ 11460,-	Gr. Le Mans Saf., 2 Bk. US\$ 8630,-	Estate Wagen (2 Bank) US\$ 8615,-	Eldorado Convertible US\$ 16800,-
Blazer m. 4-Rad-Antr. US\$ 8935,-	Catalina Safari, 2 Bank US\$ 9240,-	Estate Wagen (3 Bank) US\$ 8800,-	Seville, 4türig US\$ 16520,-

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TÜV-Abnahme und Auslieferungsinnspektion.

Bei Tax-Free-Kauf obige Preise - 7,25%

FUCHS
AUTOMOBILE
6000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel.
06 11/59 06 75-77

Austin Healey 3000 MK III, total restauriert, daher absolut neuwertig, nicht unter DM 16 000.- zu verk. Tel. 0 21 29/62 86, ab 18 Uhr. 53 941

Aztec

Showstück VW Aztec 1600 ccm, 60 PS, S&S-Motor, 35 000 km, techn.+opt. einwandfr. TÜV 77, viele Extr. VB DM 6000.-. Näheres unt. T. 0 42 81/23 62.

BMW

Pirelli-Stahlgürtel CN 36 SM

Größe	DM	Größe	DM
165 HR 13 TT 89	195/70 HR 14 TT 182		
175/70 HR 13 TT 89	195 HR 14 TT 184		
185/70 HR 13 TT 96	205/70 HR 14 TT 183		
235/60 VR 13 TL 217	205/70 VR 14 TT 199		
165 HR 14 TT 94	165 HR 15 TT 96		
175 HR 14 TT 112	175/70 SR 15 TT 104		
185 HR 14 TT 124	185/70 VR 15 TT 188		
185/70 HR 14 TT 119	215/80 VR 15 TT 289		

TT = Schlauchtyp, TL = schlauchlos
Preise inkl. MwSt. Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Nur 1 Wahl. Andere Größen und Ausführungen auf telefonische Anfrage.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dübener Str. 18
Telefon: (06 11) 41 90 42

3.0 CSL Flügelcoupé, Rennausf. 73, Str.-Zul. alle Spoil., 9" BBS 245/60 Pirelli, 5-Gg., Nürnberg-Übers. Topzust. VB 25 000.-. 06 81/3 93 29 b. 16 U. 54 219

BMW 1600 CABRIOLET, Bj. 12.68, TÜV 77, weiß, Radio, Stereorecorder, best. Zust., da Zweitwag., 60 000 km, DM 6000.- + MwSt. Tel. 0 21 51/5 55 88. 54 220

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 - 2002, 520, 3.0 CS + CSI + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

BMW 2002, Schnitzer 16vent., Motor überh., Fahrz. in opt. Zust. m. Zubehör z. verk. Tel. 0 89/78 88 08. 54 221

Reifen der 0.70er Serie

Unroyal Kleber GTS	
165/70-13:	74,- TL 72,-
175/70-13:	89,- TL 85,-
185/70-13:	91,- TL 82,-
185/70-13:	97,- HR 100,-
195/70-13:	101,- TL 102,-
185/70-14:	96,- TL 96,-
195/70-14:	130,- TL 108,-
205/70-14:	182,- TL 138,-
175/70-16:	100,- TL 100,-

DUNLOP SUPERSPORT D 1 und **PIRELLI CN 36** günstig lieferbar. Preise einschl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme.
Reifenberger, 657 Kirm, 06752/2958 u. 2300

Verkaufe: 1 BMW 507, Cabrio m. Hardtop m. v. Zubehör, 12fache Bereifg. Topzustand, TÜV zugelassen. **1 BMW 327**, Cabrio, TÜV zugest., Bestzust., total restauriert, **1 BMW 321**, teilerstauriert, DM 4000.-. Anfragen m. Höchstangaben sind zu richten an Chiffre A1/53 946

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310.-. Wörgl/Osterreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW-Motoren gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 033 H

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 54 035 H

3.0 CSI, neuw., Alu-Räder usw., 29 500.- DM, inklusiv, AHG, Ludwigsburg, Vertretung d. Daimler Benz AG, Tel. 0 71 41/4 20 81. 53 943 H

BMW 2002 Ti, Bj. 70, TÜV 77, m. allen Extras, VB DM 9800.-. 0 25 91/36 50. 53 947

5-Gang, gen.-überh. m. Garantie, L.-h.-Sperr 75%, 4,37 m. A-Träger + Gar. 300°, Nockenw. neu. 0 81 44/3 69. 53 948

Su. 5 Alpina-Felgen GJx14, 4 Loch. Tel. 0 64 41/6 16 00. 53 949

BMW Barankauf T. 06 11/28 51 44 54 032 H

2002: Satz Rennkolb., pol. Pleuel, Ansaugkrümmer, Kh.-Differential 0-4,1, innenbelüftete Bremsscheiben 22 mm. **2800: Seriennockenwelle**, Zenith Reg.-Vergaser m. Krümmer, 2 neue Scheel-sitze. Tel. 0 89/37 08 89. 54 257

Suche Rohkarosse 6 Zyl. Coupé, G. Sach, 2421 Bujendorf, Seestr. 11. 54 258

328 unrest od. Einzelteile dr. ges. Tel. 0 89/55 77 39. 54 259

1502, 5,75, 5/3d, VB DM 11 000.-, Stereo, Helmut Kratz, 5202 Hennef/Sieg, Frankfurter Str. 149. 54 260

BMW 520 11.74, met.-blau, Stereoanl., 8fach ber., 28 000 km, sofort für DM 14 000.- od. zum 20. 2. 76, 32 000 km, DM 13 750.- zu verk. T. 0 84 27/4 70. 54 261

4 Weißwand-Gürtelreifen, neu, 185/70 SR 13. Tel. 0 27 61/24 42. 53 951

BMW 3.0 Si, 10 000 km, neuwertig, Servolenkung, Farbe Chamonix, DM 9000.-, unter Neupreis, Eintausch möglich. Hergenhan KG, 5110 Alsdorf, Luisenstr. 77, Tel. 0 24 04/25 11. 53 944 H

SCHRICK

Spezial-Nockenwellen, Schieberinspritzanlagen, Fächerpuffanlagen, Trockensumpfpumpen für Gr. 2-Rennmotoren
Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsb., T. 02191/53067-68

Suche BMW 2002, ab Bj. 73, m. Unfall-schaden, ev. Motor defekt. W. Bies, 6909 Walldorf, Odenwaldstr. 12. 53 945

BMW 2500 Aut., neuwertig, Klimaanlage, Servol., Stereo u.v.m., Farbe: Gelb, erst 10 500 km, NP ca. DM 31 000.-, für DM 23 500.-. **BMW 3.0 CSL**, Bestzustand, 205er Reifen, Alu-Felgen, Stereo, Farbe: Gelb, DM 17 000.- inkl. Fa. Adolf Hess, DB-Vertretung, Tier. Tel. 06 51/4 61 61. 54 358 H

507 m. Hardtop, einmalig, Orig.-Zust., Bj. 57, DM 37 000.-. Tel. 0 89/47 99 28. 54 323

2 Solex-Doppelverg. für BMW 4-Zyl., DM 195.-. Tel. Sa. 0 64 43/94 23. 54 324

BMW V8, Bj. 63, und **BMW 6-Zyl.**, Bj. 55, restaurationsbed., 1850.- / 850.- DM, verkauft Tel. 0 24 55/5 64. 54 325



Traumwagen BMW 3.0 Alpina, 255 PS, Weber DOC 45, Flügelw., 9"-BBS 245/60 VR 14 (Verbr. neueste Ausf.), Überrollbügel, Schallsensitiv, Lederlenkrad 350 mm Ø, div. Extras, (TÜV-eingetr.), preisgünstig z. verk. Nehme ev. 2 i-Wagen in Zahlung. Horst Dierks, 2131 Kirchwalsede, Tel. 04 26 52/13 77/1343. 54 095

Liebhabsfahrzeu. BMW Bertone 3,2 CS Coupé V8, 160 PS, Bj. 85, Motor 45 000 km, neu, kein ATM, TÜV 10,77, SSD, Karosserie kpl. überholt, Radiokass., 2-Schicht-Lack blau, auch sonst 1a Zust., VB 13 500.-. T. 0 50 85/2 89. 54 326

Achtung:
BMW 3.0 CSL, neu, sof. lieferbar, in polarisierb. mit Frontspoiler und Motorsportreif.
Autohaus Hönge
BMW-Vertragshändler
627 Idstein-Waldems 4
Telefon 0 61 26 / 26 03
54 322 H

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BBS für beispielhafte
FORM MONTAGE
SICHERHEIT
VERARBEITUNG
WIR
- Ihr Spezialist für 3tlg. Rennfelgen -
liefern Ihnen auch einteilige, TÜV-zugelassene BBS-Räder
für alle gängigen Fahrzeugtypen
kissel automobiltechnik
61 Darmstadt, W. Leuschner Str. 36 T. 061 51-22317
st. Auftragsdienst d. autom. Anrufbeantworter

MICHELIN-REIFEN

155 SR 12 Zx	65,20	185 SR 13 Zx tubl	87,90
155 SR 13 Zx	47,85	185/70 SR 13 Zx (w)	85,90
145 SR 13 Zx	61,60	175 SR 14 Zx tubl	111,70
155 SR 13 Zx	70,90	185 SR 14 XVR	105,90
165 SR 13 Zx	79,40	195/70 HR 14 XVR	105,25
165 SR 14 Zx	84,85	195/70 VR 14 XVR	200,50
165 SR 14 XAS	89,85	205/70 VR 14 XVR	213,30
175 SR 14 Zx	100,85	155 SR 15 Zx tubl	87,55
155 SR 15 Zx	79,05	180 HR 15 XAS	117,85
165 SR 15 Zx	87,40	185/70 VR 15 XVR	199,-

einschl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Vers. erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 605 Offenbach 1, Postfach 1000 B, Tel. 06 11 / 81 39 38

BMW 2,8 i u. 4 Ronal LM-F. 7" (neu) m. ABE, DM 5600.- VHB, n. a. kl. Pkw. zurück. Tel. ab 20 Uhr 0 29 43/36 47. 54 262

Turbo 2002, 20 000 km, neuwertig, geg. Höchstgeb. z. verk. Campos Costa, 3392 Clausthal, Postfach 8. 53 950

BMW 2500, 7.71, 108 000 km, Festpreis 6000.- DM. Tel. 0 62 57/42 96/44 95. 53 952

Wertsteigerung
Mahlé-BBS mit ABE
BMW 518-3.3 L und
Commodore A+B
7x14 = DM 205,-
Mahlé-BBS 6x13
mit TÜV-Zertifikat, Audi 50 u. 80,
Golf, Polo, Scirocco, Alfa Romeo DM
145,-, Mahlé-BBS 6x13 mit TÜV-
Zertifikat, Golf, Scirocco DM
159,-, Alfa Romeo kompl. mit
Schrauben u. Keppen.
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 - 85 13 02
Versand per NN

KAMEI
Bug-Spoiler mit ABE oder TÜV-
Zusatzteil, VW Käfer, Passat,
Golf, Audi 50 u. 80, Polo,
Aescas A u. B DM 79,-, VW Scirocco,
BMW 1502-2002 ti DM 89,-
inkl. MwSt.
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 - 85 13 02
Versand per NN

Verkaufe Touring 1800, 90 PS, Bj. 73, mit Radio, 1a Zustand f. DM 6500.-. Tel. 0 75 51/52 22. 53 953 H

Mit Gutachten! 250 PS Alpina Einspritzmotor m. geschmied. Kolben u. Kugelbrennwände 14 000 km, keine Rennen. NP 11 500.- f. DM 4000.-. Desgl. **285 PS Alpina Vergas.-Mot.** Gr. II, (Rallye) neuw. 3000.- km Autobahn, keine Rennen. NP 16 000.- f. DM 7000.-, z. verk. Beide Mot. nach neuem Benzinbleisiegel ausgel. Tel. Hans Georg Rehs 02 34/6 07 45. 54 090

502 Super 2,6 Ltr., Bj. 63, beige, original 22 000 km, absolut neuwertig, DM 15 500.-. Tel. 06 61/51 80. 54 092

GOODYEAR-REIFEN
G 800 Grand Prix White Letter
 185/70 HR 13 WL 81... 185/70 HR 14 WL 129...
 185/70 HR 13 97... 205/70 VR 14 WL 174...
 185/70 VR 13 WL 132... 215/70 VR 14 WL 199...
 185/70 HR 14 WL 118... 185/70 VR 15 WL 159...
 WL — mit weißer Reliefschrift
 einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme,
 Frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel
 K6, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

BMW

Günstige Gelegenheiten! BMW 2002 GS
 BMW Tuning, techn. und opt. ein-
 wandfrei, Bereifung 235/60 8 1/2" Feig.,
 Schalensitze, Überrollbügel usw.
 alles TÜV, günstig zu verkaufen. Tel.
 0 77 55/3 60. 54 091

Gesucht: 4 LM-Feig. mit/ohne Reifen
 195/70 HR-14 für BMW 3,0 S. Ang. an
 Tel. 0 21 24/5 29 92. 54 083

BMW 2500, 70, leicht reparaturbedürftig,
 TÜV frei, fahrbereit, DM 2500.—,
 Tel. 02 02/42 62 42. 54 094

Verk. 02 GS 6.72, 48 000 km, 235/60
 BBS 8" Fahrw., Mot., Ausst. optim.
 m. TÜV-Eintr., keine Wettbew. nur
 als Lieb.-Zweitw. Tel. 0 64 32/73 88.
 54 096

Bitter Diplomat

Gelegenheit! Ausstellungsfahrzeug
 (noch nicht zugelassen) Bitter Diplo-
 mat CD, schilfgrün, NP DM 65 200.—
 mit hohem Nachlaß abzugeben. Tel.
 0 60 33/62 86. 54 218

Bonito

Bonito zu verkaufen. Bj. 70, PS 44,
 TÜV 9.77, f. DM 3500.—. 0 75 31/3 16 24.
 54 222

Borgward

Suche Borgward 60 PS Dieselmotor.
 Tel. 0 23 24/7 17 61. 54 263

Bugatti

Bugatti Typ 57, mit Kompressor Ven-
 toux Original, fahrbereit, Karosserie
 restaurationsbedürftig. Preisofferten
 unter Chiffre: OFA 1046 R, an Orell
 Füssli Werbe AG, Postfach, CH-5001
 Aarau/Schweiz. 54 368

Buggy

APAL-BUGGY
 Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER - AUTOMOBILE
 806 Offenbach - Wilh.-Leuschnerstr. 38
 Tel. 0611/854824
 4 Modelle, Fertigteile
 TÜV abgen. Bausätze
 und Zubehör Prospekt 2 in Briefmarken

Deserter GT, Bj. 72, Hardtop, TÜV
 abgen. VB 6000.—. T. 0 40/6 73 12 47.
 54 264

KLEBER+UNIROYAL
 Sonderangebot für
 Januar und Februar
 185/70 HR 13 GTS DM 83.—
 195/70 HR 13 GTS DM 98.—
 195/70 HR 14 GTS DM 103.—
 185/70 HR 14 Rallye 240 DM 125.—
 einschließl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen
 sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen.
 Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel,
 6050 Offenbach, Bieberer Str. 25, Pf. 1009 A
 Telefon (06 11) 81 38 38

Fertigteile - Bausätze - Fahrgestelle - Bereifung
APAL
 A. Wirth, 7325 Bell/Göppingen
 Telefon 0 71 64/34 00
BUGGY-CLUB
 Ausfahrtsort: Ulmen und Förs 4.—

Karm. GT Buggy, v. Zub., VB 3800.—
 ev. Pkw-Inzn. Tel. 0 25 71/60 34.
 54 223

Ob Autokauf - Verkauf Tausch - Leasing Auswahl - Service:

RR Silver Shadow, 74, 22800, met-beige
 Bentley 5 II, 1959, metallic-grau, 122000 miles
 RR Silver Shadow, 75, Vorführw., met-grün
 RR Silver Shadow, 74, 39300, met-grün
 Corniche Coupé, 1973, met-braun, 29700 km
 Jaguar XJ 6, 74, 55500, neuer Mot., gelb
 Jaguar XJ 12, 74, 21000, rot, Lenkh., Leder
 Jaguar XJ 12, 73, 45600, silber, Radio

Mercedes, BMW, Porsche
 ständig gesucht

1000
 AUTOS - neu u. gebraucht

AUTO-BECKER
 AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH
 Tel.: 0211/ 3380-1

Die beste Adresse:

Mercedes 280 SE, 73, ATM 40000, weiß 22450.-
 Mercedes 350 SE, 73, 14000, met-kupfer, Rad
 Mercedes 350 SL, Cpl, 74, 18700, gelb, Schd
 Mercedes 450 SL, R+H, 74, 24800, met-grün
 Mercedes 450 SE, 74, 27800, met-rot, Radio
 Mercedes 600, 65, 85000, hellblau, Schdch
 Opel Admiral B, 74, 28000, silber 14500.-
 BMW C81, Coupé, 74, silber, 58100 km, el SD

Pontiac Firebird, 1975, braun, 16800 km, AirC
 Ford Mustang, Cbr, 70, weiß, 48000 km, r. Led., el V
 Buick Cent, 73, 24900 M, m-blau, alle Autom
 Chev Camaro, 74, 21700 M, m-beige, Radio
 Cad Eldorado, Cpl, 74, 29300 Mls, blau
 Alfaetta, Cpl, 74, 13500, rot 15950.-
 Matra Bagheera, 73, gelb, 20000 km, Alu-Feig
 50 Mercedes, 350 Opel, 30 VW,
 20 Citroen, 100 Fiat, 70 Renault,
 30 Ford, 50 BMW, 50
 US und viele andere



IHR BUGGY - noch nie war er so billig



Rуска Super Buggy

Rуска Bugatti

Rуска Classica

Komplette Bausätze: Super Buggy DM 1900.—, Bugatti DM 3100.—,
 Classica DM 2100.—, TÜV-geprüft, völlig komplette Super Buggy DM
 4750.—, Bugatti DM 9800.—, Classica DM 5650.—.
RUSKA BUGGIES, Lauriergracht 115-117 - Amsterdam/Holland
 Telefon 003120 234110

BUGGY-CENTER

Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen
 nur gegen DM 6.— Schutzgebühr
BIEBER KG. - 56 Wuppertal 2
 Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

Buggy (Bieber), Eigenb., Erstzul. 6.75
 weg. BW f. 6000.— VB. T. 0 26 44/40 48.
 54 097

BUGGY-L - BUGGY-C - JET - CORSA
 FERTIGFAHRZEUGE - BAUSÄTZE - ZUBEHÖR
APAL
 U-7070 Lenzburg
 Tel. 0 71 75/80 83
BUGGY-SHOP
 IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
 Ausf. Fahrprotokoll - TÜV-Gerichte DM 4 (Schick od. bar)
 I SUPER-SAISON-SPARANGEBOT!

Cadillac

Fleetwood, Bauj. 73, unfallfrei, blau-
 met., Venedyach, Klimaanlage, alle er-
 denkl. Extras, nur 29 000 km, 18 800.—,
 DM, Eintausch möglich. Tel. 02/21/
 37 39 11 oder 32 98 05. 54 327 H

Chevrolet

Stingray, GM- und FoMoCo-Teile
 ab Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71.
 54 036 H

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01.
 54 037 H

Suche Chevrolet Impala, Bj. 1971,
 oder 1972. Tel. 0 70 43/75 31. 53 954

Chrysler

Barracuda Coupé, 70, neuer Motor,
 autom. Getriebe überholt, viele Extr.,
 sehr guter Zustand, näheres Tel.
 06 11/50 21 80. 54 101

Simca-Neuwagen aus Import

	Unverbindl. Preis- empfehlung ab Werk inkl. MwSt.	Unser Import- preis inkl. MwSt.	Sie sparen
Simca 1100 LX	DM 9 398.—	DM 7 750.—	DM 1 648.—
Simca 1100 LS, 4türig	DM 9 148.—	DM 7 750.—	DM 1 398.—
Simca 1000 Rallye 2	DM 9 698.—	DM 8 600.—	DM 1 098.—
Simca 1301 Spezial	DM 10 098.—	DM 8 500.—	DM 1 598.—
Simca 1501 Spezial	DM 10 698.—	DM 9 298.—	DM 1 400.—
Simca 1308 GT	DM 13 125.—	DM 11 590.—	DM 1 535.—
Simca 1307 GLS	DM 11 450.—	DM 10 200.—	DM 1 250.—
Chrysler 2 Ltr.	DM 14 798.—	DM 11 950.—	DM 2 848.—

zugänglich DM 350.— für Fracht, TÜV und Zulassungskosten
Automobile Ottmar Knieper
 6622 Wadgassen-Hostenbach, Provinzial-
 str. 86a, Telefon 0 68 34/4 17 74

Citroen

ES 101 S Club, 2.71, Motor defekt
 (Zylinderköpfe), aber neue Kolben.
 Tel. 0 25 04/87 38. 53 955

Porsche Carrera, Targa, 74, 37000, silb
Porsche 911, 74, 37000, silber
Iso Grifo, 74, 23300, gelb AirC
Sbarro BM 328, Rdst, 75, neu, rot

DÜSSELDORF
 Sultbertusstr. 150
 Tel.: 0211/ 3380-1

Ferrari-Gebrauchteile zu verkaufen,
 Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen
 4 53 07. 54 048 H

Die Meisterwerke des
F1-Wellenmeisters:
308 GTB - Dino 308
365 GTB 4 2+2
365 GT BB liefert
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
 54 211 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Ge-
 brauchteilager. T. 0 21 51/3 59 94.
 54 039 H

FERRARI 365 GT, 2/2, Bj. 70, rot,
 weiß Leder, Stereo, Klimaanlage,
 Bestzust., techn. u. optisch wie
 neu, zu verkaufen. **AUTOHAUS**
HAKVOORT, 52 Siegburg, Luisen-
 str. 97. Tel. 0 22 41/6 84 06.
 54 226 H

365 GTC, w. neu, 19 500.—. 02 11/30 65 25.
 53 958 H

Verkauf - Service
 zum Spezialisten
FERRARI **SCHAEFFLE**
 757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

Dino 246 GT Unf., TÜV 77, Bug u.
 Heck stark beschäd., Mot. 29 000 km,
 m. Rechn. Auto Becker, DM 10 000.—,
 verk. 02 02/70 13 29 ab 19 Uhr. 53 957

Ferrari-Vertragshändler
 Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
 7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, 0 71 45 80
 Alfa Romeo Montreal, Vorführwagen,
 met.-grün, 3000 km, günstig abzugeben.
 54 106 H

Fiat

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder
 3teilig. Für Fiat Spider 124, 3teilig.
KÜBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Fiat 130 Automatik, Bj. 71, guter Zu-
 stand, DM 2600.—. Tel. 0 66 91/37 30.
 54 328

FIAT X 1/9
 Bj. 74, 22 000 km, Neu-
 preis 14 000.— DM, für DM 8900.—
 inkl. abzugeben. Tel. 0 52 71/78 55
 jederzeit.
 54 268 H

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Er-
 satzteile-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17.
 54 040 H

4 Rohr-Sportauspuff f. X 1/9 DM 175.—.
 Glaser 05 11/37 93 bis 18 Uhr. Zu-
 schriften u. Chiffre A 1/54 107
Fiat Abarth 1000 TC Gruppe II, revidi-
 erter Motor, 0 km, 5-Gang-Getriebe,
 Reservemotor, viel Zubehör, wie Fel-
 gen, Reifen etc., in technisch und
 optisch einwandfreiem Zustand für
 sfr 5500.— zu verkaufen. Event. Tausch
 mit Formel Vau 1300. R. Steur, Tel.
 00 49/33/75 12 41, Schweiz. 54 369

Ford

SCHRICK

Neu: Sportnockenwelle (Gr. 1) für 2000 RS 296°, 11,95 mm Hub, DM 394,05 (inkl. MwSt.)
Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-LÜ.,
Industriegeb. Großhülsb., T. 02191/53067-68

Mach 1, EZ 74, 270 PS, 40 000 km, alle Extras. Tel. 0 56 65/21 50. 54 108

Zu verkaufen: 1 Ford-Mot., 2,6 l, neu, 1 Ford-Rennmotor 3 l, 1 Rennen gelaufen, 1 Auto Cross-Wagen, Bj. 1975, rennfertig, 2,6 l, mit Turbo, 300 PS, mit Wagenpaß. Tel. 0 21 72/7 42 41. 54 329

Ford-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 041 H

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 54 043

MUSTANG Gebrauchtteile. 16-19 Uhr. Tel. 06193/84409

54 042 H

Opt. Gruppe I Escort RS 2000 mit viel. ET (Berg) DM 12 000.— od. als normaler RS DM 8000.— (Finanzierung möglich). Tel. 0 90 72/25 20. 53 959

Escort-Motor 1,3 Ltr., 72 PS, 1500 km, VB 720.— DM. Blasum, 47 Hamm-B.-Hövel, Bülowstr. 27. 53 980

Capri RS, Motor wen. gel., zu verk., Preis VB. Tel. 0 52 42/4 34 18 abends. 54 269

Capri RS-Motor, kompl. mit sämtl. Aggregaten ca. 30 000 km zu verk. Ford-Burkhardt, 7 Stuttgart 80, Böblinger Str. 446, Tel. 07 11/64 40 67. 54 270 H

Ford Escort RS 2000, Bj. 73, TÜV 77, sehr guter Zustand, 40 000 km. Tel. 0 26 81/45 20 ab 18 Uhr. 54 227

Ford Capri RS 2600, 150 PS, Kotfl.-Verbr., 9J BBS, blau-weiß, Frontspoiler, Radio, 38 000 km, neuer Motor 28 000 km. Tel. 0 24 85/2 66. 53 961

Ts. GXL, 73, 8500.— 1a. 0 30/7 75 62 68. 54 110

Suche für Capri 2,3 S, 125 PS, Bj. 70, Getriebe. S. Püttmann, 455 Bramscheid 1, Klosterstr. 9. 54 109

Geländewagen

An- und Verkauf
von neuen und gebrauchten
Allrad-Fahrzeugen

SEPP HEIMERL

Landmaschinen + Kraftfahrzeuge
76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81/7 60 88 u. 89

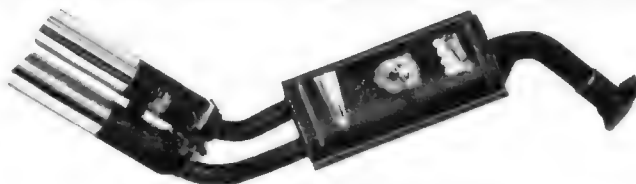
Land-Rover 88, m. Plane, Benz., Zyl., ATM, s. gut. Zust., Stereo, div. Extras, Ersatzl.: Motor, Steckachs, Vergsr., Ölkühl., Start, Heizg., Plane, M+S u. Gel.-Reif., usw. DM 7900.— VB. Land-Rover 109 Plane, Benz., 4 Zyl., Bestzust., Kuppl. Brems. neu Ölkühl., Drehstr. 100 A, n. Gel.-Reif., Zus.-Heiz., 24 V, klappbar. Liegefl., 150x200 cm, Stereo, geländetaugl., Hänger 750 kg, DM 8650.— VB. Tel. 0 30/4 65 29 59. 54 111

Geländefahrzeuge aller Art
Land- und Range-Rover, Jeep, DKW, Haflinger, Toyota, Aro, VW 181, Unimog neu und gebraucht, zu verkaufen od. zu tauschen, ca. 20 Fahrzeuge zur Auswahl. Land- und Range-Rover-Ersatzteillager. Schneepflügenbauten und Zusatzgeräte.

TONI WAGNER

Land- und Range-Rover-Vertragswerkstätte

7851 Weilheim-Bannholz
an der B 500, Telefon 0 77 55/3 63
oder 4 04



ABARTH

Hochleistungs-Auspuffanlagen



auch für Ihren Wagen! Lange Lebensdauer, sportlicher Ton, elegantes Aussehen. Selbstverständlich mit Allgemeiner Betriebs-erlaubnis! Prospekt kostenlos — bitte Pkw-Type angeben.

NÖLDEKE GM BH

775 Konstanz 12, Postfach 5130 A

Unimog S Koffer, Campingeinr., Zub., TÜV neu, VB 5900.—. 0 61 21/46 21 41. 54 384

Land-Rover 109 Santana. 05 61/339 45. 54 229

Land-Rover 109 od. Unimog S ges. Auch mit Motorsch. T. 09 31/4 34 97. 54 112

DKW Munga, zu verk., TÜV 5,76, Preis DM 2000.—, einwandfr. Zustand. Tel. 0 42 46/312. 54 228

Glas

Gebrauchtteile 1004—1700. Tel. 05 11/88 26 26/32 08 83. 54 271

Billing zu verkaufen: Glas 1300 GT, Bj. 68, TÜV 77, Motorschaden, sonst o.k., viele Ersatzl. T. 0 73 61/4 22 61. 53 982

1700 GT, Bj. 68, Mot. 1300, 75 PS, TÜV 11.76, g. Höchstg. 0 76 26/77 86. 54 113

Honda

Unfall-Honda S 800 Coupé, Bj. 69, 67 000 km. Mot. + Elektr. o.k., Stereo-Anl., Lederlenkr. usw. VB DM 1500.—, Zuschr. unt. Chiffre A 1/54 114

S 800 Cabrio, 68, 9.77, Kopfdichtg. def. VB 1400.— DM. Köln 89 56 50 bis 19 Uhr. 53 963

Honda 800 S Coupé, Bj. 71, m. leicht. M.-Schad. zu verk. Tel. 0 61 55/29 44. 54 330

Indra

Indra, EZ 11.72, 53, 500 km, feuerrot, brillant/schwarz, alle Extras, Spitzenzustand, 18 500.— DM. Tel. 09 11/55 48 85, ab 17 Uhr. 53 964

Suche für Indra, Frontscheibengummi. Angeb. an Tel. 09 11/55 48 85. 53 965

Jaguar

JAGUAR XJ/S, XJ 4.2, XJ 5.3 Coupé und Limousine beim größten Jaguar-Händler

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
54 212 H

JAGUAR — SERVICE
Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

MK-2-Teile zu verk. Tel. 0 28 45/42 56. 53 987

JAGUAR-REIFEN

XJ 5 DUNLOP EN 70 VR 15 190,—
XJ 12 DUNLOP 205 70 VR 15 198,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

XK 140, 1955, orig. 40 000 km, makellos, unfalllos, rostlos, Angeb. nur üb. DM 40 000.— unt. Chiffre A 1/53 966

Hardtop in gutem Zust. f. Jaguar E-Type Roadster, zu kaufen gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 1/53 968

Jaguar-Teile neu u. gebr. 06174/5460. 54 044 H

EV 12 Roadster, Bj. 73, TÜV 6.77, in techn. u. opt. erstklass. Zust., Stereoanl., Radio, 4 Lautspr., 27 000 km, zu verkaufen. Chiffre A 1/53 969

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregat. 0 40/6 52 56 49.

Daimler MK 2 250 VB, Bj. 69, TÜV neu, nur 41 000 MI, bildschöner Zustand, VB DM 7000.—, Gehrmann, T. 0 23 61/2 21 41, Apparat 32 von 8—16 Uhr. 54 272

JAGUAR

Spezialservice und Ersatzteile,
auch ältere Typen

Sportauto Dehnhalde

2 Hamburg 78, Dehnhalde 57
Tel. 0 40 / 29 78 43 und 2 99 59 39

Suche XJ 6, 4,2 l, Serie II in fern grey, sable oder dark blue. Zuschr. unt. Chiffre A 1/54 115

420 Saloon, 1a Zust., 2 J. TÜV, Fahrz. kompl. überholt, schwarze Lederausstattung, Overdrive, Speichern., zu verk. Preis VS. T. 0 22 06/28 25. 54 230

British Classic Cars

Verkauf + Restaurierung v. MK II + XK 78 Freiburg, Tel. 07 61/50 88 38 H

E Cabriolet, Bj. 66, TÜV 77, VB 7800.—, Detailang. u. 0 72 52/34 34 v. 19-20 h. 54 116

MK 10, 420 Saloon, 68 AT 25 000, Top-Zustand, TÜV 77, die technisch modernste Art ein klassisches Automobil zu fahren, DM 6800.—, Tel. 0 45 37/4 07 und Chiffre A 1/54 117

BOSI der Sportschnelle



ABE
(TUV-gen.)
für Mini
Innocenti,
Cooper,
Autobianchi,
Fiat, BMW,
Alfasud,
Opel, Ford
VW Golf, Sci

aus dem Rennsport entwickelt

DR. HÖHN — Sport — Styling
119 Jageltingen Postl. Tel. 0 79 40/21 88

5 MK 11, 3,4 l, '63, '64, '65, '67. Tel. Niederlande 0 40/11 16 39. 51 027

Spezialauto, schnell, bequem, problemlos, Jaguar XJ 6 mit GM-V8-Motor, ATM 60 000 km, 268 PS, Automatik, rot, Stereo, f. DM 7200.— z. verk. unt. Tel. 07 21/46 03 37 od. 38 66 30. 54 118

Jaguar XJ 6, Bj. 73, metallic, AT-Motor, neu m. Garantie, werkstattgepflegt, 1a Zustand, DM 19 800.— inkl. Tel. 0 45 21/22 18 u. 0 45 23/35 51. 54 273

JAGUAR IN KÖLN

AUTOHAUS

KEMPEN

Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 58 77

Original Jaguar MK 2, 1963, restaur., guter Zustand, blau-met., Speicherräder, DM 25 000.—, Chiffre A 1/54 370



Alle Modelle kurzfristig lieferbar.
Telefon 0 91 31 / 3 31 58

MK 10, 12.66, Automatik, Servol., Radio, silbermetallisch, Leder, in außer-gewöhnl. Originalzustand, DM 7500.—, Tel. 02 21/52 52 59. 54 331

MK 2, 3,8, TÜV 7.77, Prachtstück, Speichen, VB 8800.—, Tel. 02 21/48 76 43. 54 332

JAGUAR NEUWAGEN

XJ 4.2 — XJ 5.3, Lim. + Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huescher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

Jeep

M 38 Jeep U.S., wie neu, mit Heizung, Verdeck u. 190 130 km/h. Dieselmotor zu verk. VB DM 8200.—, Tel. ab 19 Uhr 07 91/4 12 29. 53 970

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®

Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglass.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:

Seibert Industrietechnik GmbH

1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern.



Sieger im ADAC-Test Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70,-	165/70 SR 13	75,-
165 SR 13	79,-	175/70 SR 13	85,-
175 SR 14	89,-	185/70 SR 13	86,-
175 SR 14	122,-	185/70 SR 13	105,-
185 SR 14	135,-	185/70 SR 14	107,-
155 SR 15	78,-	185/70 SR 14	129,-
165 SR 15	87,-	alle Schlauchlose	

andere Größen bitte anfragen.
Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.
Fritz Ihle, Reifenhandel KG,
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 06

Jeep

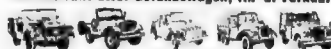
Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

ALLRAD SCHMITT

Großauswahl aller Geländewagen, An- u. Verkauf



DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover

Alle Ersatzteile, Expressversand

8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1

Ruf: 09 31 / 5 13 83 oder 70 55 95

Sensationspreise für CJ 5/7 Jeeps



Der Super 76er US-Jeep mit Vierrad-Antrieb

CJ 5 US-Dollar 6990,- inkl. MwSt.
CJ 7 US-Dollar 7390,- inkl. MwSt.
Bei TAX-FREE-KAUF abzügl. 25%

FUCHS 6000 Frankfurt 1
AUTOMOBILE Parkstr. 18, Tel. 06 11/59 06 75-77

Jensen

Jensen Interceptor FF, 71, neuwertiger Zust., Preis VS. Tel. 07 21/2 20 60, 54 119

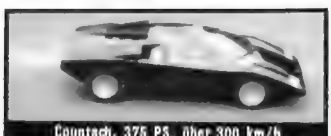
Mit Benzin geschrieben sind die Geschichten rund ums Auto von Fritz B. Busch. „Man schmunzelt über ulkige Wortspiele und merkt, was alles so zwischen den Zeilen über ernste Probleme gesagt werden kann und muß“, lautet eine Pressestimme zu den Büchern. „Einer hupt immer“, „Lieben Sie Vollgas?“ und „Wer einmal unterm Blechdach saß“ – eine amüsante Sammlung heiterer Geschichten mit sehr ernstem Hintergrund von Fritz B. Busch. Alle drei Bände reich illustriert; je ca. 210 Seiten, Ganzleinen, jeder Band DM 16,50. Das richtige Geschenk für den Autofahrer! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Karts

Renn-Kart Zip Parilla, 5 Kanal. Tel. 02 21/23 25 37 nach 18 Uhr. 54 391

Lamborghini



Countach, 375 PS, über 300 km/h

Deutsche **lamborghini** Vertriebsgesellschaft m. b. H. Generalimporteur

8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini in Nordrhein-Westfalen



Automobil-Vertriebs GmbH
4 Düsseldorf, Corneliusstraße 93
Telefon 02 11 / 34 34 34

Miura S, Bj. 4.71, guter Zust., 44 000 km, kl. Kaskosch., daher f. 17 600,- DM zu verk. Inzahlungsn. suche XJ 6 o. Porsche. Tel. 04 31/2 32 48. 54 120

EINER DER ERSTEN! Miura (evtl. ohne Motor), günstig abzugeben, 12 000 km. Chiffre A 1/54 121

Miura S, orange, 45 500 km, optisch makelloser Zustand, große Motorinspektion. Hubert Hahne, Tel. 02 11/34 34 34. 54 122 H

Lancia

Lancia Fulvia, Bj. 9.71, TÜV 10.77, 75 000 km, Motor u. Getr. teilüberholt. Wegen kl. Mängel für DM 2200,- VB. Burow, c/o ARC-Werbeagentur, 6 Frankfurt, Eysseneckstr. 6, Tel. 06 11/55 07 39 von 8.30 bis 17.30 Uhr. 54 123

Lancia Beta, 1,8, EZ 3.74, ca. 38 000 km, Bestzust., VB DM 9000,-. Tel. 0 64 03/6 33 05, tägl. v. 18-23 Uhr. 54 124

Lancia Beta Coupé, Bj. 75, 1,8 Liter, 25 000 km, 30% unter Neupreis, von Privat. Tel. 05 51/5 71 01. 54 231

Lancia Zagato, 72, neuwertig, rot, VB DM 9300,-. Tel. 0 89/6 11 30 60. 54 274

Fulvia 1300 Cp., Bj. 73/74, sehr gepflegt, 45 000 km, TÜV 77, Zubehör, Raten od. bar. 6800,-. T. 0 70 24/23 85. 54 275

Beta Coupé, 6.75. T. 0 89/7 14 46 50. 54 232

Für Liebhaber. Lancia Flavia 2000 Coupé, 115 PS, 1. Hand, Bestzustand, 62 000 km, TÜV 3.77, VB 10 500,- DM mit allen Extras. Tel. 0 22 41/7 58 39, ab 18 Uhr. 54 125

Lotus

LOTUS RUMMGEbiet
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Eiseystr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Lotus FF, schönes Modell, viel Zubehör, zu verk. Tel. 08 41/3 29 49. 54 127

Lotus Europa TC, rot, Bj. 72, TÜV 6.77, 40 000 km, Bestzustand viel Zub. zu verk. Tel. 08 41/3 29 49. 54 126



5-Gang-Getriebe, passend für Europa TC, DM 3700,-. Tel. 0 23/5 75 97. 54 276 H

Maserati

Maserati, Ghibli SS, Bj. 71, gepflegt, sehr schnelles Auto, generalüberholt, für 19 900,- DM zu verkaufen. Zuschriften unt. Chiffre A 1 54/ 128

Maserati Bora, Bj. 72, 19 000 km, gelb, NP DM 86 000,- z verk. f. VB DM 36 000,-. Tel. 02 31/80 11 77. 54 277

Maserati Ghibli, EZ 3.72, Klimaanlage, Colorvergl., 330 PS, 50 000 km, DM 22 000,- o. Tausch geg. DB o. Ferrari. Tel. 0 23 81/2 97 32 tägl. bis 12 Uhr. 54 278

Kaufe jeden Unfallmaserati INDY Amerika bar. Tel. 06 11/78 28 49. 54 046

Matra

Spezial-Skifahrer für Bagheera - kein Bohren, paßt sofort, ausbaufähig zum Gepäckträger, Bestell-Nr. 721 417 beim Fachhändler oder Fa. Eckel, 8 München 19, Dachauer Str. 233

Su. kompl. T.-Dach v. M. 530 LX. Maßfeller, 43 Essen 1, Nachbarnweg 10. 54 233

Matra Bagheera II, Bj. 75, neuwertig, preisgünstig, Priv. Tel. 0 23 05/1 38 33. 53 971

Matra-Simca-Bagheera, fabrikneu, gelb, noch nicht zugelassen, 1 Jahr Garantie, Listenpreis 16 998,-, nur DM 12 998,-. Tel. 0 70 31/3 27 81. 54 129

530 LX, 72, ATM 1000 km, g. Zust., VB 5900,- DM. Tel. 0 68 38/38 80 n. 17 Uhr. 53 982

Mercedes

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	UNIROYAL	DM 122,-
	PIRELLI CN 36 SM	DM 129,-
205/70 HR 14	DUNLOP D 1	DM 145,-
205/70 VR 14	PIRELLI CN 36	DM 159,-
	PIRELLI CN 36 SM	DM 189,-
	DUNLOP S. SPORT	DM 184,-
	MICHELIN XWX	DM 205,-
einschl. 11% MwSt. + Versand	frachtfrei ab 4 Stück per NN	
Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl Telefon 0 27 22 / 74 62		

Merc. 280 SE Automatik, Bj. 4.74, 2. Hand, Schiebedach, Radio, weiß, km 59 000, jed. Kundend., unfallfr., DM 23 500,-. Tel. 07 11/64 38 58/64 74 85. 54 333

Mercedes 300 SEL 6.3, sehr gepflegt, Alu-Felg., neu bereift, Stereo, SSD, werkstattüberholt, Farbe silber-met., Preis DM 12 000,- inkl. Fa. Adolf Hess, DB-Vertretung, Trier, T. 06 51/4 61 61. 54 359 H

Merc. Barankauf. Tel. 06 11/28 51 44. 54 050 H

280 SE, SD, 1. Hd., 51 000 km, unfallfr., Bj. 73, 22 800,- DM. Tel. 07 21/55 06 09. 54 360 H

Von privat zu kaufen gesucht. Gebrauchtwagen Mercedes SLC 350, evtl. auch SLC 450, Bedingung: Automat. und Lederpolsterung. Offerten mit Detailangaben an Ernst Deutsch, Stadelweg, Haus Calmia, CH 9400, Rorschacherberg. 54 334

280 E, Bj. 72, 70 000 km, alle Extras, 5-Gg., DM 14 000,-. T. 0 91 31/5 28 27. 54 130

MERCEDES MOTORE

für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH

Köln 5063 OVERATH (an der B 55)
Gewerbegebiet
Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74

Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN
Daimlerstraße 6
Tel. (0 61 03) 8 41 41-2

München 8 MÜNCHEN 50 (Ludwigfeld), Karlfelder Str. 282
Telefon (0 89) 1 50 44 33

54 047 H

Mercedes 250 SL, 81 000 km, weiß, Hart., dkl. blau, Cabriodach neu, Anh.kpl., VB 11 500,-, guter Zustand. Tel. 0 55 22/55 87 von 10.30-18.30. 54 131

450 SLC, silber-met., 70 000 km, EZ Mai 73, sehr guter Zust., scheckheftgepflegt, Stereo-Radio-Kass.rec., neu bereift, Kopfstützen, Scheinwerferwischer, für DM 29 500,- zu verkaufen. Tel. 0 63 72/13 84. 54 132

DB 190 SL, Bj. 59, ATM ca. 45 000 km, 2 Dächer, Getriebe + Hi.-Achse neu, Rechn. vorh., Lack neu, Radio, TÜV 10.76, DM 7350,-. Tel. 07 21/69 46 32. 54 133

190 SL, Bauj. 56, 2 Dächer, in gutem Zust., DM 6900,-. Tel. 0 79 31/83 39. 54 134

350 SL, EZ 75, VB DM 29 500,- + MwSt. Tel. 0 63 95/2 88. 54 135

350 SL, Bj. 72, blau-met., beide Dächer, Leichtmetallfelgen, Radio, unfallfrei, neu bereift, Bestzustand, DM 22 800,-. Tel. 0 55 93/3 71. 54 136

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 68

Hardtop mit Panoramascheibe für 190 SL zu verkaufen. Tel. 0 71 28/22 15 oder 0 71 28/6 80. 54 137

Mercedes 300, Bj. 56, Mot. 15 000 km, Bestzustand, VB DM 10 800,-. Tel. 02 09/3 52 47 od. 0 23 66/48 86 n. 19 h. 54 279

190 SL (R), Bj. 60-62, suche Bedien.-u. Reparaturanleitung, W. Goldmann, 2380 Segeberg, Hindenburgstr. 20. 54 280

Rarität DB 300 SL, Bj. 56, Flügel Türen, Bestzust. Zuschr. u. Chiffre A 1/54 281



HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

450 SLC, EZ Okt. 1973, aus 1. Hand, Automatik, met.-grün, Lederpolster, Nebell., Überlandfanfare, Automatik-Gurte. Tel. 0 76 55/80 12. 54 282

Mercedes 280 SL, 85 000 km, Bj. 68, echte Lederpolster, 5-Gang-Getriebe, UKW-Radio, Michelin-Reifen XWX neu, Reiflack gold-metallisch, DM 12 900,-. Telefon 0 52 71/76 55. 54 283 H

220 D, Bj. 70, 98 000 km, Radio, Schiebedach, H4, Bestzustand, Festpr. DM 8900,-. Tel. 0 52 54/29 40. 54 284

Suche geb. Frontscheibe für 200 D 8 ab Bj. 68, VB. B. Kraus, 5275 Bergneustadt 1, Kölner Str. 400, Telefon 0 22 61/4 00 28. 54 285

Mercedes-Teile: 4 Alu-Felg. DB neu à DM 250,-. P. N. Tel. 06 11/30 31 47. 54 286 H

300 SE Cabrio, Bj. 64, neuwert. Zust., DM 15 000,-. Chiffre A 1/54 287

280 SE Autom., Bj. 75, Klima, Stereo, m. Cass., get. Sch., DM 26 150,- + Steuer. Tel. 05 41/6 40 41. 54 138 H

Suche guterhaltene Sitze und Türverkleidungen für 190 - 180 - 219. Tel. 0 55 41/47 94. 54 141

Mercedes-Skialter - vom Werk entwickelt u. freigegeben, Original-Mercedes-Best.-Nr. SA 0008402818 - absperierbar, SA 0008402918 - nicht absperierbar, beim Fachhandel, Mercedes-Händler oder Firma Eckel, 8 München 19, Dachauer Straße 233

350 SL, suche Kindersitze (Fond), Leder blau 202. Tel. 09 11/50 85 84. 54 139

Suche 350 SL/SLC, ab Bj. 73, biete Steuerberatung (EDV-Buchführung - Bilanz - Beratung), Raum Südd. Zuschritten unter Chiffre A 1/54 140

Cabrio 280 gesucht. Zuschritten unter Chiffre A 1/54 142

Doppelverg. DB 280. T. 02 11/35 80 17. 54 143

Mercedes 600 Pullman, Bj. 68, verk. Tel. 09 11/59 21 85. 54 144

Suche 450 SEL 6.9, neu oder Kaufvertrag, sofort od. bis spätest. März 76. Tel. 0 89/64 39 75, Mo.-Do. ab 19 Uhr. 54 145

450 SE, Bj. 10.73, signalrot, Klimaanlage, etc., VB 25 900.-. Tel. 02 02/46 21 38. 54 149

300 SE, Motor 220 SE, DM 3 500.-. Tel. vorm. 0 22 25/27 48. 54 146

DB 450 SL, Bj. 5.75, 27 000 km, silbermetallisch, viel Zubehör, DM 37 500.- inkl. MwSt. Tel. 02 02/8 52 30. 54 147

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 80% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3.5/6.3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2.7 Carrera
BMW 1602/2002/tti/2500/3.0 CSI
OPEL Kadett/Manta/Rokord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co. oHG, 463 Bochum, Humboldtstraße 36, Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

280 S, Bj. 74, 5-Gang-Getriebe, Schiebedach, Kassettenradio etc., 24 800.- DM. Tel. 02 02/42 62 42. 54 148

Liehaberobjekt: Mercedes 280 SE Coupé, Bj. 1971, gepflegter Garagenwagen, feinste Lederpolsterung, große Behr-Klimaanlage, Automatic, unsichtbare Heckscheibenheizung, Becker-Radio mit automat. Antenne, sonstige viele Extras, mit Unfallschaden, zu verkaufen, Preis Verhandlungssache. Angebote unter Chiffre A 1/54 234

230 SL 65, beide Dächer, Radio, guter Zustand, DM 4950.-. T. 02 02/42 62 42. 54 152

280 CE Coupé, Bauj. 7.72, 70 000 km, Colorgl., el. SSD, Rad., heizb. Hecksch., 1. Hd., scheckheftgepf., unfallfrei, zum Listenpreis. T. 0 23 33/21 77. 54 235 H

190 SL, Bj. 58. Bestzustand, 2. Hand, TÜV 4.77, silber-met., DM 10 000.-. M. Weidner, 6 Frankf./M., Bergerstr. 279. 54 236

Mercedes-Motore

generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur

Motoren Rückert, Düsseldorf 13, Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

200 D 65, nicht TÜV-frei, DM 950.-. Tel. 02 02/42 62 42. 54 151

Liehaberobjekt: Mercedes 190 SL Cabrio (Stoff + Hardtop), met.-grau, rote Ledersitze, Bauj. 59, TÜV 2.77, 74 000 km 1. M., 2 Doppelvergaser, 105 PS, sehr gut. Zustand, VB 8500.-, Zuschritten unter Chiffre A 1/54 153

Kapitalanlage. Näheres unter Verschiedenes. 54 154

Mercedes 220 SE b Coupé, Juni 65, TÜV 9.77, ges. 148 000 km, AT-Motor 70 000 km, kupfer-met., schw. Leder, SSD, Servo, Autom., Radio-Cass., Stereo, 4 Lautspr., 185 HR 14, techn. + opt. makell., überh., 8100.-, Rechn., VB 9850.-. Chiffre A 1/53 972

MERCEDES - MOTOREN

1 Jahr Garantie oder 50 000 km Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw	Lkw
200 D 1900.-	208 D 2200.-
200 D/8 2050.-	408 D 2200.-
220 D/8 2200.-	608 D 2500.-
230 /8 2150.-	808 D 4100.-
250 SE 3100.-	Preise
280 SE 3350.-	inkl. MwSt.

Motoren Krux, Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, im Wiesenau 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77
Hamburg 0 40 / 50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil 07 41 / 70 07
Schweiz/Köppingen 0 34 / 53 14 96

180 D, Bj. 57, gt. Zust. 0 71 51/3 21 19. 54 150

Suche für ca. DM 25 000.-, 280 SE od. 3,5 Ltr. Cabriolet, Stoffdach u. Innenausst. weiß, Color. 0 30/3 35 54 89. 53 980

NEU in Deutschland!



US-Exportscheinwerter für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,- pro Satz per Nachnahme durch **W. u. G. Autoteile**
58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 26

190 SL, Bj. 60, techn. u. opt. erstklassig, zu verkaufen Tel. 0 62 21/3 47 28. 53 973

190 SL, Bj. 60, TÜV 12.77, Mot. 3000 km, Bestzust., geg. Höchstgeb. z. verk. Tel. 05 51/4 11 81 od. 0 52 32/33 16. 53 974

250 SE Coupé, 67, SD, Radio, Servo, allerbest. Zustand, 2 Jahre TÜV. 93 000 km, DM 8800.-. Tel. 0 26 32/4 81 12 ab 19 Uhr. 53 975

Verkaufe DB 250, 130 PS, 110 000 km, Bj. 68, Radio Becker-Europa, Anhängerkupplung, Top-Zustand, für DM 5800.-. Tel. 0 75 51/52 22. 53 976 H

190 SL, DM 6900.-. T. 0 22 34/7 47 51. 53 977

230 SL, Topzustand, günstig zu verkaufen. Tel. 0 71 24/8 52. 53 979

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Gesucht: Mercedes 300 SE, Cabriolet, technisch guter Zustand, Bedingung, seriöse Angebote an Privat-Barzahler erbeten. Chiffre A 1/53 981

Su. ält. MB-Cabrio. Chiff. A 1/54 048

Mercedes-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 049 H

100% Kaufe jeden Mercedes, auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/26 73 57. 54 051 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 83 03. 54 052 H

Suche 280 SE Cabrio. T. 0 89/19 65 85. 53 983

Cabrio 280 SE, bzw. 3,5 l, gesucht, Barzahlung. Tel. 08 41/8 15 00. 53 984

Mercedes 350 SE, Automatic, Mod. 73, bestgepflegt, el. Schiebedach, Colorverglasung, Heckscheibe, 4 Nackenpolster, Stereoanlage, fabrikneu., bereift mit Leichtmetallfelgen, Automatikgetriebe, wenig km, scheckheftgepflegt, gew. Extras, wegen Neukauf sofort abzugeben, DM 23 500.-. Tel. 0 30/4 31 59 11. 53 987

auto motor sport Test

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte“ an seinem Wagen genau zu kennen. Bestellen Sie am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft	Testberichte:	Heft
Mercedes 230 4	22/73	Range Rover	26/75
Mercedes 240 D	24/73	Renault 5 LS	15/74
Mercedes 240 D 3.0	21/75	Renault 15 TS	20/72
Mercedes 280 E	16/72	Renault 16 TX	17/74
Mercedes 280 SE	15/73	Renault 30 TS	23/75
Mercedes 280 E	4/74	Saab 99 L Combi Coupé	1/75
50000 km-Dauertest	4/74	Seat 133	20/75
Mercedes 280 SE	15/73	Simca 1000 Rallye 1	14/72
Mercedes-Benz 350 SL	20/71	Simca 1000 Rallye 2	26/72
Mercedes-Benz 350 SLC	10/72	Simca 1100 GLS (54 PS)	6/74
Mercedes 280 SL/SLC	26/74	Simca 1100 TI	26/73
Mercedes 450 SEL 6.9	21/75	Simca 1308 GT	20/75
Morris 1300	5/72	Steyr-Fiat 126	7/74
Morris Marina 1800 TC	10/72	Toyota Celta LT	
NSU Ro 80	25/75	50000 km-Dauertest	10/74
Oldsmobile Cutlass Salon	6/74	Toyota 1000	11/75
Opel Ascona 1.6 S	22/75	Toyota Corona 2000	5/73
Opel Ascona (Rallye-Ausführung)	22/74	Toyota Corolla	5/75
Opel Manta GT/E	20/74	VW 412	
Opel Manta GT/E	23/75	mit 75 PS und 85 PS	3/74
Opel Manta mit Turbolader	24/73	VW Kafer /70 und 85 PS	
Opel Commodore 2.5/2.8	11/74	(Oettinger)	19/74
Opel Kadett mit 40 PS	10/74	VW 1200	21/75
Opel Kadett GT/E	25/75	VW 1303 A	24/73
Opel Kadett Coupé SR	15/74	VW 1303 LS Zweiliter	
Opel Rekord 1900	5/72	(Riechert-Tuning)	18/73
Opel Rekord 2000	24/75	VW Golf	16/75
Peugeot 104 c	21/74	VW Golf LS	16/74
Peugeot 204 D	6/75	VW K 70 LS	15/73
Peugeot 304 S	5/73	VW-Passat	
Peugeot 504 Diesel	3/72	mit 55 PS und 85 PS	19/73
Peugeot 604 SL	22/75	VW-Passat LS	16/73
Porsche 911		VW-Passat Variant	9/74
60000 km-Dauertest	20/75	VW Polo	10/75
Porsche 911 und Carrera 3.0	22/75	VW Polo	21/75
Porsche 924	24/75	VW Bus/90 PS (Oettinger)	18/74
Porsche Carrera RS	10/74	Volvo 164 E	7/72
Porsche G-Modelle		Volvo 244 DL	4/75
Porsche turbo	11/75	Volvo 264 GL	8/75

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Liefen Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr.

☐ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ Liegt als Scheck bei **Gewünschtes bitte ankreuzen!**

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr.

ams 1

Kühlerschutzhauben

Schnellere Motorerwärmung bedeutet längere Lebensdauer ab DM 19,50

Für alle gängigen Fahrzeuge am Lager (Fahrzeugtyp und genaues Baujahr angeben)



AUTO ALBRECHT, 775 Konstanz 11

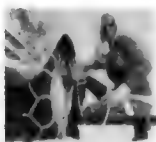
„Schnapp-Zu“

Eine **Schneekette**

bester Qualität mit der einfachsten und schnellsten Montage. Die feingliedrige Spurkette ist lauffähig und bietet optimale Fahrstabilität u. Spurtreue. Einmalig günstige Preise ab DM 43,- pro Stück

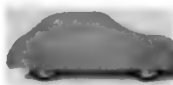
Alle Größen am Lager!

Bei Bestellung genaue Reifengröße angeben!



Plastik-Garagen

faltbar, hochwertige PVC-Folie reißfest, extrem hitze- und kältebeständig, eingebaute Entlüftung, ab DM 79,90. Halbgaragen, dieselbe Qualität, bedeckt, alles Glas, ab DM 19,50



Gegen starre Kälte im Auto

Katalyt-Heizofen heizt mit

1,5 l Leichtbenzin 30 Std. lang, bis ca. 8 cm³, geprüft u. zugelassen, keine Flamme, kein Rauch, ohne Rückstände, völlig explosionsicher nur 56,-



Für die Gesundheit im Auto

Pelzbezug „LS“

(Luxus-Sonderklasse) aus echtem Lammfell hergestellt, an der Lehn- und am Sitzfellkappen, elastisch u. reißfest, sitzt bombenfest! Beste Fellqualität, voll waschbar, 2 Jahre Garantie. Farben: Weiß, Sekt, Grau, Dunkelbraun.

Gr. A bis Mittelklasse DM 109,-
Gr. B ab Mittelklasse DM 119,-

Bei Bestellung Wagentyp angeben!

Über 5000 Artikel! sofort anfordern.

Mercedes

Gebrauchte Mercedes-Teile

liefert
AUTOHOF BARBARA SPENER
1 Berlin 65, Jülicher Straße 14
Telefon 0 30 / 4 93 47 63

Mercedes 280/8 E-Totalschaden gesucht. Tel. 0 50 66/49 68. 53 995

Mercedes SL-C-Werkkarosserie unter Preis zu verk. Tel. 0 50 66/49 68. 53 996

350 SL, Bj. 72, blau-met., Automatik, Colorglas, Sportfelg., Radio, sehr gepflegt, Preis VB. Tel. 0 23 33/21 77. 53 988

350 SL, beide Dächer, Leder und Alu, i. A. 21 900,-. AHG, Ludwigsb., Vertretung der Daimler-Benz AG, Tel. 0 71 41/4 20 81. 53 989 H

300 SL, 60, 1. Hand, orig. 34 000 km, 2 Dächer, techn. u. optisch 1a, VB DM 60 000,-. Telefon 07 11/3 02 24 93, 8.30 bis 17 Uhr. 53 990

Mercedes 300 Adenauer, Bj. 1961, ehem. Botschaftswagen, m. Trennscheibe, schlechter Zustand, 3900,- DM. Tel. 02 34/6 05 53/54-6 06 51. 54 335 H

Liebhabsfahrzeugs. Mercedes 220 SE Coupé, Bj. 65, neu überholt, gut. Zustand, SSD, metallic, Leder, TÜV 9.77, VB 6900,-, zu verk. Tel. 0 52 44/27 21. 54 337

Neuer Leichtmetall-Zylinderk. Mercedes 300 SL 850,-. vk. 02 11/67 58 50. 54 337

MG

British Car Centre

MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 63.

Achtung MGB-Fahrer, 4 Felgen mit M+S Michelin 155 x 14 Radial-Reifen (fabrikneu), kompl. für DM 400,- zu verkaufen. Tel. 07 81/39 68. 54 155

Midget, Bj. 62, Kaross.-Unfallschaden, 2 Schalens., n. Verdeck, DM 700,-. A. Huber, 747 Albstadt 1, Fr. List 17. 54 156

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 98. 54 053 H

MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 88. 54 054 H

MGA, Windscheibe m. Rahmen u. Verdeck m. Gest. z. verk. Uim 6 27 90. 54 288

Rarität. MGA MK II, Juli 62, TÜV 7.77, Gesamt 130 000, Motor 4000, rotes Leder, Rad., 2 Dächer, Spritzdecke, 2 Sätze Speichenrad., Gürtelreifen 165 SR 15, Holzlenkrd., viel Zubehör, Ersatzteile, alles Original, techn., opt. makellos. überholt, f. 8250,- (Rechn. vorh.), VB 9500,-. Chiffre A 1/53 993

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viersheim, Tel. 0 82 04/24 60, 7-10 h. 54 076 H

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.

Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen
Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Meitz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46
Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07-2 19 50

Tausche BMW 525, 7600 km, Bj. 75, gelb, 6 Mon. alt, geg. Morgan +8, Bj. 75, Tel. 09 41/5 80 14. 54 157

+8, 7.73, Zweitwgl., 1a gepfl., umsthd. f. DM 10 000,-, bar abzug. Angebote unt. Chiffre A 1/53 991

4/4, 8.72, 1a gepfl., 2-Sitz., neue Masch., km 45 000,-, Speicher., f. 8000,- DM abzug. Ang. unt. Chiffre A 1/53 992

Oldsmobile

Toronado, 66 + 68, ATM u. Getr. neu, alle Ersatztl. Tel. 0 89/63 24 35. 54 158

Ein Oldsmobile Cutless Saloon, 8 Mon. jung, Vollsteezanlage, NP 28 000,- DM, VHB 20 000,- DM incl. MwSt. Rücknahme eines Altwagens mögl. AHG, 48 Bielefeld, Herforder Str. 241. 54 159 H

Opel

Tuning komplett

Irmscher-Rallye-Kalender 1976
(A3 quer, 13 Blatt, vierfarbig) **DM 7,50**
+ Porto + NN

NEU: Irmscher-Rallye-Jacken (gelb-grün)
Einmaliger Einführungspreis **DM 82,25**
+ Porto + NN

irmscher
7057 Winnenden, Weibinger Str. 20, Tel. (07195) 2088

Opel-Motoren, gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 055 H

ELEKTRO-FENSTERANTRIEB
Komfort im Auto durch autom. Fenstersteuerung. Einfach. Selbstbau auch von Tankstellen. Für jedes Auto. Per Nachnahme 129,- DM. 1 J. Garantie. Bei Bestellung angeb.: Autotype. 6/12V...
EMA - 6 Frankfurt - Postf. 700647

Kadett-Zyl.kopf f. 1150, Gr. II m. gr. Ventilen, DM 400,-, 1150er-Teile, Motor DM 200,-. G. Süß, 886 Münchenberg, A-Hofer-Str. 1. 54 160

STAHLFELGEN

7 x 13 mit ABE für Ihren Opel
DM 115,40 inkl. MwSt.

H. REESE, 43 Essen 12
Postfach, Telefon 02 01 / 34 05 32

Opel Barankauf T. 08 11/28 51 44 54 056 H

Verk. 11 SR Rallye-Kd., Bj. 71, Tel. 0 72 46/88 30. 53 994

Auch Sie sollten sich mal informieren über unser Angebot von Tuning-Kits und sportlichem Zubehör (TÜV-ABE)
Gesamtkatalog 1,- (10er Briefm.)

Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Zu verk. Rail.-Kad. 11 SR. 07246/8830. 54 361

Opel Comm. Coupé, Bj. 10.74, 115 PS 38 000 km, m. Servolenkung u. Nebelpaket etc. DM 8000,- unt. NP zu verk. G. Hennrich jr., 3559 Rosenthal Vor dem Reisberg 2. 54 398

OPEL 1,5-OLYMPIA 51

Baujahr 53

Motor gen.-überh., Neulack., TÜV 3.77, zu verk. Chiffre. A 1/54 289

Panther

Das Individuellste Automobil
PANTHER J 72
ab Lager

Alleinimporteur
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
54 209 H

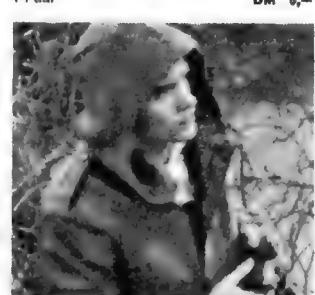
Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich leserbare Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.



Fallechirmspringer-Stiefel Modell „Super“
Oberleder weiches Box calf, Ferse und Kappe verstärkt (sonst wie Modell „Standard“) **DM 95,-**



Fallechirmspringer-Stiefel mit flacher Sohle
Ersatzsohlen (starkes Profil) 1 Paar **DM 95,-**
DM 6,-



Bundeswehr-Parka mit ausknöpfbarem Teddyfutter, oliv und blaugrau **DM 149,50**
Hosengürtel, Leder **DM 9,-**
Koppel, Leder **DM 22,-**
Bundeswehr-Krawatte **DM 7,50**
Schlafsack, 1. Wahl **DM 60,-**
Schlafsack, 2. Wahl **DM 60,-**
Bundeswehr-Hemd von Größe 36-47, Diolen-Cotton (weiß und blaugrau) **DM 19,50**
1/2 Arm (blau und weiß) **DM 17,50**

Original-Flieger-Lederjacke in den Farben Grau, Schwarz, Braun und Flammgrün. Sehr weiches Nappaleder. Innenfutter orange. 1 schräge Reißverschlusstasche, Bleistifttasche am Arm. **DM 215,-**, auch in Nylon, in Farbe Blau lieferbar mit Innenfutter **DM 85,-**
Jagdenzug, oliv, mit aufgesetzten Taschen **DM 285,-**
Stiefelhose (Jägerhose), grau **DM 95,-**
Feldhemd (Jägerhemd), oliv, 100% Baumwolle **DM 36,-**

Fallechirmspringer-Stiefel Mod. „Standard“ sportlich, bequem, strapazierfähig, fachärztlich empfohlen, ledergefüttert, mit durchgehender Hartgummisohle, ausgeprägtem Profil, zwiegeleitet und verschraubt **DM 85,-**
inkl. 2 Paar Schnürsenkel und 1 Paar Socken **DM 90,-**
Barotte, rot, schwarz, grün **DM 20,-**

REITSTIEFEL
a) schwarz Rindbox mit Wadenschonalle **DM 95,-**
b) schwarz, mit brauner Stulpe **DM 120,-**
Knobelbecher **DM 55,-** (ohne Abbildung) leichte Ausführung, Oberleder: wasserabstoßendes Waterproofleder, mit orig. Sohle vom Springstiefel (mit Lammfell gefüttert) **DM 85,-**

Leistungsstarke Versandabteilung - Alle Artikel im Versand und in den Filialen - Telefonanruf oder Postkarte genügt. - Volles Umtausch- und Rückgaberecht. Ab DM 40,- keine Versandkosten. Lieferung gegen Nachnahme. Herren-Oberbekleidung in großer Auswahl. Damen- und Herren-Nappalederjacken in modischen Farben und allen Größen in großer Auswahl am Lager.

TEXTIL-PICHT

633 Weizlar, Joh.-Seb.-Bach-Straße 1-2, Telefon (0 64 41) 2 42 90/2 55 56, Postfach 2244
Filialen: Stadt-Allendorf, Niederrheinische Straße, Telefon (0 64 28) 72 33
Münster, Klappgarten 3, Telefon (0 51 92) 30 77

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten

Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforzheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

Peugeot

Peugeot 304 Cabrio mit Hardtop, 9500 km, Bj. 75, zu verk., DM 9500.—. PKW-Tiefelader DB 406 D, neu aufgebaut, Motor gen.-überholt, 2200 km, TÜV 8.75, neu bereift, f. DM 9300.— zu verk. MAN-520-Kipper mit Ladekran, DM 4900.—. Tel. 0 72 54/82 61. 53 996 H

Peugeot 504 V6 Coupé, 136 PS, Autom., met.-grau, 10 000 km, DM 6500.— unter Listenpreis abzugeben. Tel. 04 41/5 20 79. 54 161 H

504, Cabrio, orange, 1. Hd., Bj. 71, 62 000 gel., Zweitwg., Bestzust., TÜV 12.77, VB 9800.—, ab 4. 1. 0 48 62/25 07.

Gesucht 504 TI Automatik, mögl. Colorglas, neuw. 0 22 04/7 13 64. 54 162

Pontiac

Firebird Trans AM, Bj. 73, TÜV 1.78, 50 000 km, alle Extras, in sehr gepf. Zustand, abzugeben. DM 12 800.—. T. 0 71 52/5 29 30. 53 997 H



Rarität! Einziger Trans-AM 455-HO Deutschlands steht zum Verkauf. Sonderreihe der Pontiac-Werke. Von diesem Typ wurden nur knapp 100 gebaut. Bj. 75, erst 6000 Meilen, noch volle Garantie, Farbe weiß, gesamter Innenraum tabakbraun, 4-fach-Auspuffanlage, Klimaanlage, Sereonanlage. Alle Besonderheiten dieses Wagens sind durch Sondergenehmigungen des TÜV sanktioniert. NP lt. Rüsselsheim, DM 54 000.—, Preisidee DM 35 000.—. Tel. 06 21/66 25 00 und 66 27 00. 54 291

Porsche VW-Porsche

KOTFLUGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 54 061 H

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/ 7 87 43. 54 060

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 54 058 H

Kaufe Porsche 911. Tel. 02 21/61 28 60. 54 006

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. T. 06 11/49 19 58. 54 059 H



Gebrauchteillager Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 54 062 H

Porsche Export
Ich suche dringend gepf. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 54 063 H

100% Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/26 73 57. 54 064 H

911-Motoren, 15-20 Stück, gebraucht auf Lager, m. Garantie. 0 21 51/2 15 16. 54 002 H

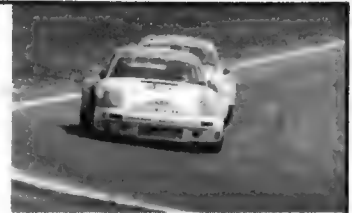
Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile z. verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96. 54 065 H

7" Felg. à 300.—. Ab 19 U. 09/281/93570 54 239

Krämer-Porsche, Bj. 74, großer Heckspoiler, Frontspoiler, Karosserie RSK-Leichtbau, verstärkte Stabis vorne und hinten, Radbolzen m. Distanzsch., 150 PS (eingetr.) 210 PS Leistung, Automatikgürte, Radio, Fernsehen, heizbare Hecksch. etc., Bereif.: vorne 185-70 VR 15; hinten 215-60 VR 15, je 60%, Foto a. Anfrage, Neuwert üb. DM 60 000.—, geg. VB 45 000.— DM. Werbeag. Paus, 53 Bonn 1, Pf. 292, Tel. 0 22 21/63 52 12. 54 241

GT-EUROPAMEISTER 1975 auf Tebernum-Carrera-RSR HARTWIG BERTRAMS

SCHICKENTANZ RSR zu verkaufen



TEBERNUM-GEBRAUCHTEILLAGER UNFALLWAGEN-ANKAUF

Motore 2,0-2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

Renn-Porsche Carrera, RSR, alle erdenkl. Sport-Extr., straßenzugel. TÜV 77. Näh. Ang. unt. T. 0 40/5 40 44 44. 54 237 H

Porsche Carrera Targa, 7.74, 1. Hd., 37 000 km, 5 Gänge, Voll-Lederausst., Bamberg-Stereo, sämtl. Extras, grün-metallic, opt. u. techn. Bestzustand, v. privat zu verk. Tel. 0 21 42/2 01 01 außer sonntags. 54 238

911 T Targa, Bj. 10.71, alle Extras, Stereoanlage, Schalens. usw., 64 000 km, VB DM 13 200.—. T. 02 01/73 75 40. 54 004

WINDGERAUSCHE TARGA-COUPÉ durch Selbstbau einer schwenkbaren Mittelverriegelung. Nach abnehmen wie bisher. Bis Bauj. 73, DM 56.— per Nachh. Ing. Dieter J. Michalik 5609 Hückelweg, Blumenstr. 43, 02192/2853

Volksporsche motor 2.0 E, 25 000 km, DM 1500.—. Tel. 02 02/42 62 42. 54 163

Wenn Sie zu den schnellen VW-Fahrern gehören, so empfehlen wir Ihnen den Spezialband „VW 1200/1300/1302/1302 S/1303/1303 S“, Sonderband der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“, mit 228 Seiten, 147 Fotos und Schemazeichnungen, glanzkaschiert. DM 18.—. Damit können Sie ihrem VW zu eigener „Persönlichkeit“ verhelfen. Sie können ihn leistungsmäßig von anderen abheben. Wie Sie das am besten machen, verraten Ihnen Dipl.-Ing. Gert Hack und Dipl.-Ing. Dieter Korp. Sie zeigen Ihnen vielfältige Tricks und Kniffe, mit denen Sie mehr PS freimachen können. Das schafft Überlegenheit, das bereichert Ihr VW-Wissen! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Porsche-Mot.-Verkauf, werkst.-überh. Kaufe defekte Mot. T. 0 23 53/22 99. 54 005 H

356 B, 75 PS, Motor 30 000 km, TÜV 11.77, guter Zustand, VB 4000.—. Bremen, Tel. 04 21/56 21 41. 54 007

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

914, 2.0, Bj. 4.75, 19 000 km, C-Paket, NP 22 000.—, VB DM 17 800.—. Tel. (Klaus) 02 71/5 40 88, ab 19 U. 33 25 27. 54 164

Tausche Porsche 356 B, teilre-staur., Cabrio m. werkseits aufgeschw. Hardtop geg. Motorrad ab 600 ccm, BMW, Moto Guzzi o. ä., o. verk. nicht unter DM 4000.—. Werbeagentur Paus, 53 Bonn 1, Postf. 298, Tel. 0 22 21/63 52 12. 54 240

4 neuwertige, innenbelüftete Scheibenbremsen 250.— DM, 1 Carrera-Ölkühlanlage komplett 300.— DM, 1 Heckspoiler 74 m. Gum. 600.— DM, 1 6 J S-Felge neu 150.— DM, 1 Tripmaster 100.— DM. Tel. 0 61 29/80 61. 54 003 H

911 E 2.4, Mod. 73, TÜV 77, 70 000 km, erstkl. Garagenwagen, unfallfrei, Extras, DM 16 500.—. Tel. 02 31/14 84 01. 54 165

PORSCHE-REIFEN

185/70 HR 15 KLEBER GTS	110,—
185/70 VR 15 DUNLOP SP 57	144,—
DUNLOP SP SUPER	175,—
PIRELLI CN 36 SM	175,—
MICHELIN XWX	186,—
215/60 VR 15 PIRELLI CN 36 SM	238,—
DUNLOP SP SUPER	239,—

Inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück —
Versand per Nachnahme
Reifen-Höftken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 62

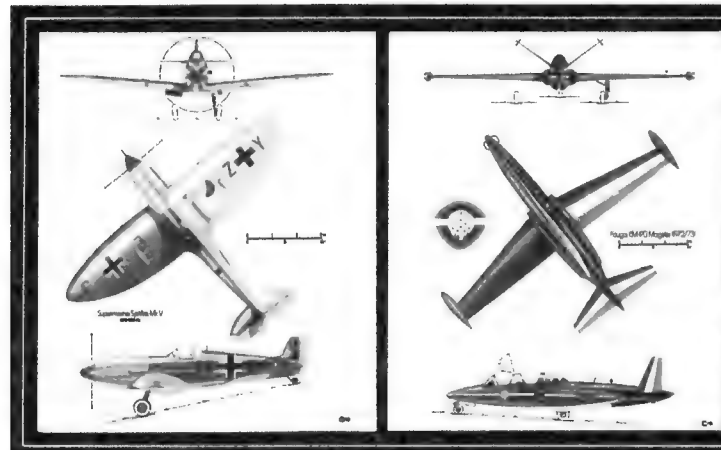
Bestellschein

Bitte schicken Sie mir Exemplar(e) der FLUG REVUE edition (Format 390x500 mm).
○ Der Betrag von DM 39,— + DM 3,— Porto wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.
○ Scheck liegt bei.
(Gewünschtes bitte ankreuzen.)

Name/Vorname _____

Postleitzahl/Ort _____

Straße/Hausnr. _____ ams 1/76



edition

Die schönsten Mehrseiten-Ansichten aller und neuerer internationaler Flugzeugtypen

FLUG REVUE edition enthält zehn vierfarbige und zwei schwarz/weiß Original-Reproduktionen im Format 39 x 50 cm.

FLUG REVUE edition bekommen Sie direkt bei:

MOTOR-PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042



Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verlöten der Kerzen – sicheres Starten auch im tiefsten Winter.
Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant – weniger Benzin-
verbrauch besonders im Stadtverkehr – Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld
wert. **DISSY B 5 DM 146,-** **DISSY B 5** speziell für Citroën GS, **DISSY U 100**
DM 184,-, **DISSY U 100-2** für VW 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündüber-
trager DM 246,-. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Porsche VW-Porsche

911 S Targa 72, 2,4 l, N.-Benzin, met.-
silbergr., 74er Hecksp. hint., Orig.-
Kotflügelver. f. 7-8", getönte Sch.,
Cibie, Radio, 71 000 km. opt. u. techn.
100%, VB DM 18 000,- Teil kann fin.
werden, Monatr. 350,- DM. Chiffre
A 1/54 167

Carrera Targa, 2,7, neuw. Zust.,
21 000 km, met.-lack., Col., Kass.-
Radio, 36 500,-, inclusiv. AHG,
Ludwigsburg, Vertretg. der Daim-
ler-Benz AG, Tel. 0 71 41/4 20 81.

54 008 H

75 PS-Mot., gen.überh., 20 000 km, zu
verk. Tel. ab 18 U. 0 21 01/54 23 79.

54 168

911 S 2,4 l, Bj. 6.72, 67 00 km, sämtl.
Extr., DM 15 300,-. T. 0 62 02/6 27 58.

54 169

Original schwarzer Carrera Targa,
1974, Colorgl., Turbospill., 7" + 9"-
Felg. m. 50er Serie, Stereoant., un-
fallfreier Bestzustand, DM 33 800,-.
Tel. 0 26 32/4 27 14 u. 4 24 10.

54 170

AUTO-SERVICE

Altman + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie

Gebrauchte Porsche in allen Preislagen.
Alle Modelle, z.T. erst wenige Wochen alt.
TUV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.

56 Wuppertal 1 Tel. (02 02) 310711

Verkaufe **VW-Porsche 914/2,0**, Bj. 8.73,
VB DM 10 000,-, zwei Federbeine,
vorn, kpl. für 914, je zwei 911 Porsche-
Alu-Felgen, geschm., 6J x 15, 5/8J x 15.
Tel. 0 70 44/1 34 95, ab 18 Uhr. 0 71 55/
64 09.

54 292

911 E Targa, Bj. 70, 86 000 km, werks-
gepf., hinten 7"-215, mit sinnvoll. Zu-
behör, Preisvorstellung 12 500,-. Tel.
0 61 28/6 67 04 oder 0 61 20/31 42.

54 295



Direkt ab Fabrik

Heiko

Schonbezüge

und

wohly

Sitzpelze

daher

so preiswert

Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbe-
züge aus bestem Material verarbeitet,
sitzen fest und faltenfrei wie die Original-
polster, sind leicht zu reinigen, licht-,
luft-, wasch- und farbest. Farbe und
Design passen hundertprozentig zu
Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren
neuen Spezialkatalog mit Original-Stoff-
mustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name _____

() _____

Ort _____

Straße _____

Wagentyp u. Baujahr angeben.

Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 43028 Dörentrup 2 **AM** **M 14**
Telefon 0 52 63 / 20 26

6J-S-Felgen mit Dunlop-VR-90% à DM
320,-; Motor 2,4 l E, Preis VS; Billig-
teile aus 911-Motoren. 07 11/8 11 40 01.

54 294

Verk. Carrera, 3,0 l, schwarz, fabrik-
neu. St. Wittmer. Tel. 0 72 54/10 15.

54 296

4 LM-Felgen vom 914/4, erst einmal
montiert, für DM 300,-. Maßbaum,
4513 Belm, Am Appelhügel 17. 54 297

auto motor und sport Spezial

Eine wichtige Nachricht für unsere Inserenten:

ALLES ÜBER GEBRAUCHTWAGEN

heißt eine Spezialausgabe, die
„auto motor und sport“ im März 1976 herausgibt.
Dieses ca. 160 Seiten starke Nachschlagewerk
informiert fundiert und umfassend Käufer und
Verkäufer von Gebrauchtwagen.
Es bietet der Automobil-Industrie, Zubehör-
herstellern und dem leistungsstarken
Gebrauchtwagen-Handel die Möglichkeit
einer gezielten Marktinformation.
Für den Gebrauchtwagen-Handel bieten wir
Teilbelegungsmöglichkeiten nach vier Gebieten
(Nord, West, Mitte, Süd).
Fordern Sie detaillierte Insertionsunterlagen an.

MOTOR-PRESSE STUTTGART

Anzeigenabteilung

7 Stuttgart 1, Postfach 1042 Tel. 2142-251

Porsche T Targa, Bj. 72, Sportautomat-
tik, viel Zubehör, DM 14 300,- + MwSt.
Tel. 02 21/61 28 60.

54 301

**1000 Tips für das Frisieren nach allen
Regeln der Kunst!** Haben Sie den
Wunsch, schneller als andere zu sein?
Wollen Sie aus Ihrem Wagen mehr
herausholen, wollen Sie ihn tüchtig –
und richtig – frisieren? Dann sollten
Sie das Grundlagenwerk des gesam-
ten Automobil-Tunings „Autos schnel-
ler machen“ zu Rate ziehen. Hier gibt
Ihnen der Fachmann Dipl.-Ing. Gert
Hack die notwendigen Tips, Rat-
schläge und Hinweise, die Ihnen wei-
terhelfen, die zum Erfolg führen.
„Autos schneller machen“, 384 Seiten,
215 Fotos, Zeichnungen, Diagramme,
Maß- und Einstelltabelle, Ganzle-
sen, DM 38,-, ist das erste Frisier-
buch für alle Typen: übersichtlich,
leicht verständlich, praxisnah! Erhalt-
lich in jeder guten Buchhandlung
oder sofort per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

Wir starten ins Jahr 1976 mit einer Riesen-Auswahl: 40 neue und gebrauchte
Porsche: 911, Carrera, Turbo – auch Vorführwagen. Bevor Sie sich
entscheiden – sprechen Sie mit uns!

UELLENDÄHLER STR 245 TEL (0202) 705070

Turbo RSR Imitation, optisch Bj. 76,
Kremer Tuning Leichtbau, ca. 210 PS,
(110 PS eingetr.), Motor 12 000 km,
7 + 8 Zoll-Räder, 215/60-Reifen neu,
Spoiler vorn + hinten, Sportlenker,
alles TÜV 11.77, Recaro, Stereo-Cass.,
Tacho bis 300 km, viper-grün-met.,
DM 20 000,-. T. 0 45 63/52 60. 54 298

911 Jubiläumsmotiv, Bj. 75, silber,
14 000 km, Extr., 6" + 7"-Felg., (evtl.
Inzahlung.), VB 31 500,-. 0 43 31/2 32 91.

54 300

Gebrauchte aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Wald-
weg 2, Telefon 07 21 / 59 28 61

Porsche 911 T, Carrera-Turbo-Aufma-
chung, Bj. 5.71, 46 000 km, 1a gepf.,
unfallfrei, kein Rost. Tel. 02 08/
60 27 98. 53 998

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912
und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co.**
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2
Telefon 07 21 / 59 28 61

911 S Targa, Nov. 71, verbreitert 7" +
8", Spoiler v. u. h. neu, Reifen 50-
Serie, Schalenitze, Stereo, Sonder-
lack, Carrera-Mot. 210 PS, 9000 km,
m. Garantie, VB 19 800,-. A. Mann-
heimer, 7521 Ubstadt-Weiher 1, Hin-
denburgstraße 1. 53 999

Porsche-Barankauf

Auszahlung sofort nach Besichtigung

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

Uellendahl Str 245 Tel. (0202) 705070

911 Targa 75, 9000 km, Extras, DM
31 500,-. Tel. 02 11/67 25 94. 54 000

911 T, 73, S-Ausstattung, 39 000 km,
Umbau orig. Carrera G-Modell, DM
16 800,-. Tel. 0 30/7 81 87 40. 54 001

356/SC/Cabr. Verdeck, 1a gesucht,
Postfach 501, Wien 1011 A. 54 371

911 T Targa, Bj. 8.71, Stereo, 69 000
km, S-Ausstattung, 13 300,- DM.
Tel. 07 21/55 06 09. 54 362 H

Gebrauchte - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen
gesucht. **D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz**
bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

PORSCHE 911 E TARGA, gemini-

blau-met., Neulackierung, unfall-
frei, Bj. 72/73, Colorglas, Recaro-
Sitz, 85 Liter-Tank, ca. 79 000 km,
bestens gepflegt, sofort von Pri-
vat zu verk. für DM 17 900,-.
Tel. 0 57 31/80 59 od. ab 20 Uhr
9 23 86. 54 303

Dunlop-Stahlgürtel

SP Sport Super bzw. D 1 sofort lieferbar.
Nur 1. Wahl.

195/70 HR 14	DM 144,-	inkl. 11% MwSt.
195/70 VR 14	DM 171,-	
205/70 HR 14	DM 146,-	
205/70 VR 14	DM 184,-	
185/70 VR 15	DM 175,-	
215/60 VR 15	DM 234,-	

Wir montieren fachgerecht oder versenden
per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Andere
Größen u. Ausführungen auf Tel. Anfrage.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-
Fechenheim, Dieburger Str. 18
Telefon 06 11 / 41 90 42

Carrera, Bj. 73, SD, Radio, 59 000 km,
v. Extr., 21 000,- DM. T. 07 21/55 06 09.

54 363 H

914/6, Bj. 70, 60 000 km, 6 1/2" S-LM,
Radio, H4, Bilstein, Bestzust., VB
8500,-. Tel. 07 11/37 42 50 ab 18 Uhr.

54 364

Tel.		Sportwagenzentrale	
0	PORSCHE	Walter Knebel	5
2	S	I	9
7	E	G	2
1	N	E	1

Carrera, Bj. 73, nur 22 000 km, 7- und 8-Zoll-Felgen, Recaro, elektr. SSD, u. v. a., einmalig
gepflegt, i. Auftrag DM 27 400,-. 914 E, Mod. 73, 65 000 km, 5-Gang, Radio, C-Paket, Metall-
lack, i. Auftrag DM 18 200,-. BMW turbo, Mod. 75, 30 000 km, Stereo-Radio, einmalig gepflegt
(Neupreis ca. 24 000,- DM), i. Auftrag DM 15 900,-.

Rolls-Royce

Silver Shadow, Bj. 70, 83 300 km, neuwertig, DM 60 000,- + MwSt. Zuschr. unt. Chiffre A 1/54 308

Rover

British Car Centre H
Rover-Gebrauchteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Rarität. Das wohl letzte 3-L-Coupé in Deutschland, elektr. Schiebedach, echte Lederpolster, Bor-Warner-Automatik, VB DM 6000,-. RA Foerster, 4048 Grevenbroich 1, Lindenstr. 25, Tel. 0 21 81/38 48. 54 178

109-Station-Wagen, Bj. 69, 53 000 km, bester Zustand, Tropen- u. Safari-ausrüstung (Dachgepäckträger, 4 Sandreifen etc.) sowie div. Ersatzteile f. DM 10 000,- abzugeben. Standort Göppingen, Tel. 0 71 61/7 22 61. 54 243

Land-Rover 109 Station, 70, Benz., TÜV 12.76, 72 000 km, weiß, techn. o.k., neu bereift, Anhg.-Kuppl., Rad., VB 10 000,-. Tel. 0 40/85 88 37. 54 244

Erstklassig ausgebauten LR 109 B - LR 109 B Hardtop, zu verk. von priv. Tel. 023 83/13 82 ab 18 Uhr. 54 179

LR 109 B Hardtop, von priv. z. verk. Tel. 0 23 83/13 82 ab 18 Uhr. 54 180

RANGE + LAND-ROVER ca. 20 Stück
Allrad-Schmitt, Würzburg, Tel. 09 31/5 13 83

Land- u. Range-Rover-Telle günstig. Tel. 0 61 74/54 60. 54 067 H

Bj. 72/73, 3500 ccm, 83 000 km, 1. Hd., absoluter Bestzustand, VB DM 6000,-. Telefon 0 61 21/37 15 44 oder 37 09 93. 54 013

Landrover 88, Bj. 73, 12 500,- VB. Tel. 0 46 51/4 15 54 n. 19 Uhr. 54 014

Land-Rover 88 Station, Bj. 70, Benzin, 95 000 km, TÜV 1.77, 0 2101/54 36 29. 54 345

Verkaufe LR 109 Stationer, Benzin, Bj. 72, Sellwinde, Anhängerkuppl., gegen Höchstgeb. Chiffre A1/54 346

Rover 3500 V6 Lim., Bj. 73, tabakbr., 59 000 km, TÜV 11.77, Stereoanlage, echt Leder, DM 10 800,- incl. MwSt. Tel. 05 91/25 25 und 58 10. 54 347

BRITISH
Land Rover
Alle Modelle kurzfristig lieferbar.
Telefon 0 91 31 / 3 31 58

Saab

SAAB 99 L, grün, 4törig, Erstbes., unfallfrei, Bj. 1973, TÜV 7.77, regelm. gewartet, mit zahlr. SAAB-Besonderheiten, günstig zu verkaufen. Privat Tel. 06 11/50 29 85. 54 366

Simca

Motor, Getriebe, Schalens., div. Teile von R 2, 82 PS, 8000 km, v. Pr. Tel. 0 30/3 12 39 34. 54 015

Für Simca Rallye II suche ich 1 Sportgetriebe u. verschied. Übersetzungen sowie einen Überrollkäfig. Tel. werktags von 8-16 Uhr 02 21/8 23 63 13. 54 245

Simca Rallye 2, 85 PS, sportlich, Überrollbügel, viele div. Extras, sehr gepflegt, Bauj. 74, für DM 4850,- zu verkaufen. Tel. 0 56 42/4 73. 54 181

Bagheera, 74, Radio, DM 8500,-. Tel. 0 95 63/4 05. 54 348

Rallye II, otim., Gr. I, Erstzul. 12.72, TÜV 77, 2 Getr., 2 Achsen, Bügel, 5 kg-Löscher. Tel. 0 71 61/2 46 53. 54 349

Sportwagen

Suche Porsche Targa, Mercedes 230 od. 280 SL, Ford OSI, BMW 2500 od. 2800 CS, bis DM 5000,- auf private Finanzierung zu kaufen ohne Bank. Monatsraten 300,- bis 400,-. Sicherheiten werd. gebot. Tel. 06 31/2 23 45. 54 309

Kapitalanlage. Näheres unter Verschiedenes. 54 182

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

Toyota Celica ST, Bj. 74, Garagenwg., scheckheftgepf., Ronal, Bilstein, 1. Hand, VB 8500,-. Tel. 0 42 07/18 72. 54 189

Triumph-Telle günst. T. 0 61 74/54 60. 54 070 H

Minipreise für gebrauchte Telle. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 54 072 H

TR 3, Bj. 61, Top restauriert, bis auf Motor, Preis VB. Tel. 02 31/45 43 67. 54 016

Unfallwagen gesucht! Tel. 0 29 43 / 25 86. 54 071 H

Liebhafahrzeug! TR 6, Bj. 74, rot, einer der letzten klass. engl. Roadster, tech. + opt. 1a, Ges. km 42 000, AT 8000 km, 185er Reifen 80%, VB 11 000,-. Tel. 0 89/8 11 52 23 ab 19 Uhr. 54 350

TVR

TVR 3000 M, 2 J., 53 000 km, 16 000,- DM. Tel. 0 30/6 91 91 16. 54 190

Brandneu.

Ein volles Jahr lang bereicherte das Paradies der BMW-Werke, die R 90 S, unseren Test-Fuhrpark. Dabei kamen knapp 30 000 km zusammen, die sich in erster Linie aus Reisen durch ganz Europa zusammensetzten. Ein ausführlicher Langstrecken-Test berichtet über Charakteristik, Zuverlässigkeit und Fahrwerksbelange.

Und noch mehr interessante Themen im neuen Heft:

Erste Fahrindrücke mit der Yamaha RD 400 und XS 500 ●

Die Honda TL 125 - wir stellen die Trial-Maschine im Fahrerbericht vor ●

Der 125 ccm-Motor von KTM en detail ●

Umgang mit Mehrbereichsoel ● Farbposter: Moto Cross-Gespann im Einsatz ●

MOTORRAD

Heft 1/76 ab 7.1.76 bei Ihrem Zeitschriftenhändler.



Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

TR 6, Pl. Ov., 8.71, 6100,- DM. Tel. 0 23 51/5 26 75. 54 185

Wer benötigt Ersatz- u. Zubehörtteile aus 2. Hd.? T. 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 54 310 H

Hardtop f. TR 6, 795,-. 0 30/6 24 78 90. 54 311

Gebrauchteile Tel. 0 29 43 / 25 86. 54 069 H

Triumph Stag-Motor, neu, Tot. TÜV 77, EZ 3.75. Tel. 0 78 62/61 33. 54 186 H

Verkaufe: Triumph MK 3, Bj. 70, TÜV 4.76, mit Zyl.-Kopfschad., geg. Gebot. Tel. 0 53 54/4 89, nur Wochenende. 54 187

TR 2 + 3 zu verkauf. Tel. 0 40/48 65 41. 54 188

TVR-Deutschland

645 Hanau 9, BBC-Straße 23, Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

Veteranen

MG TD, Bj. 50, restauriert, TÜV-frei, Preis VS. Tel. 07 21/2 20 60. 54 191

ESSEX Lim. 1925, in fahr. s. gesund. u. kompl. Originalzustand, f. 8500,- DM abzugeben. Chiffre A1/54 352

Sportflugzeug d. 50er Jahre, Mini, 2sitz., zugel., prima Zust., zu verk. od. Eintauch geg. Interess. Oldtimer. Tel. 0 22 02/7 84 59 abends. 54 351

Alu-Zyl.kopf für AERO-1000, Praga, Bj. 1933 od. ganzen Motor, Zuschr. unt. Chiffre A1/54 353

Ford A Sport Cabr., 2,2 Sitz., 1931, kompl. demont., Einzelst. restaur., DM 8500,- z. vk. Tel. 0 21 66/4 28 48. 54 018

Hotchkiss Typ Cabourg, Bj. 1939, 1a, Fotos gesch., 11 000,-. FS Worm, 1233 Bernex-Genf, 5, en combes. 54 372

Mercedes 170 S, Bj. 54, Motor genüberh., TÜV 77, neu einbrennlackiert, DM 5750,-, evtl. Eintauch. T. 0 21 66/6 57 50 nach 19 Uhr. 54 249

Chrysler, Bj. 30, Cabrio, 5sitzer, TÜV-abgen. u. fahrber., ideale Werbefahrzeug, VB 18 000,- DM. Werbeagentur Paus, 53 Bonn 1, Postfach 292, Tel. 0 22 21/63 52 12. 54 248

Oldtimer Opel Kadett, Bj. 1937, TÜV 2 Jahre, Zustand besser als ladennu. Tel. 0 21 91/5 24 28. 54 247

Suche guterhaltene Sitze und Türverkleidungen f. 190-180-219. Tel. 0 55 41/47 94. 54 192

Tausche meinen Porsche 914, Bj. 72, Radio, Cassettenrec., 66 000 gelaufen, TÜV, gegen Citroen 11 CV o. 15 CV oder Mercedes 170 V oder 220, Bj. 51. Tel. 0 21 34/7 06 90 ab 10-18.30 Uhr. 54 193

Achtung! Liebhafahrzeug Ford, Bj. 1930, 4-türig, geg. Höchstgeb. 0 56 51/1 05 94. 54 194

11 CV, TÜV 9.77, sehr guter Zustand, Bj. 54, Tel. Köln 66 53 29. 54 195

Peugeot, Bj. 27, Typ 172 R, 720 ccm, 11,5 PS, zweisitziges Cabrio, original, fahrbereit, DM 7600,-. T. 0 89/40 02 46. 54 196

Opel Admiral 1938 Cabrio, Chevrolet 1928, BMW 326 u. andere. Ulm 6 27 90. 54 313

DKW F 1, Bj. 1932, Rennsportwagen, voll fahrbereit. T. 0 89/43 30 17. 54 197
220 S, 58, 1950,-; TR3A, 62, ATM + ATG, orig. Zust. 0 91 31/2 54 52 o. 0 91 99/3 77. 54 198

Opel Kapitän, 1952, unrest., wie neu, orig. 38 000 km, 1. Lack, a. 1. Hd. zu verk. Tel. 0 41 02/6 26 55. 54 199

15 CV 6, Bj. 50, rest., TÜV, geg. Gebot. Tel. 07 11/64 43 22. 54 017

Versteigerung. Am Mittwoch, d. 28. 1. 76, 11.00 Uhr, versteigere ich in Köln-Nippes, Niehler Kirchweg 62 (Ecke Neuffer Str.) gegen Barzahlung: 1 PKW Mercedes 130 H., Bj. 1935, restauriert und fahrbereit, 1 PKW Mercedes 170 S, Bj. 1950, 1 Kutsche mit Lederdeck, restauriert, von ca. 1880, 4 Pistolen, Sammlerstücke, von ca. 1858 und Sonstiges. Alle Gegenstände sind gebraucht. Besichtigung 2 Std. vor der Versteigerung gestattet. Willi Schenkel, vereid. Versteigerer, 5 Köln 60, Trakehner Str. 12, Tel. 78 54 18. 54 312

Betr.-Anleit. (Neudr.). BMW 328, 327, 327/28 u. Opel Super 6. Ulm 6 27 90. 54 314

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11

Buckel-Volvo F 444, Bj. 57, TÜV 11.77. T. 02 51/4 90 42 10 Mo-Fr v. 9.30-13 U. 54 367

P 1800 S Coupé, Bj. 68, 56 000 km, AT 3000 km, Bestzust. VHB 6500,-. Tel. 0 62 34/70 45. 54 354

Volvo P 1800 E, Bj. 72, TÜV 6.77, AT 12 000 km, Radio, Garagenfahrzeug, Topzustand, aus berufl. Gründ. zu verkauf., VB 13 900,-. T. 02 02/40 12 44. 54 251

122 S, Bj. 7.70, original 64 000 km, Bestzust., DM 4700,-. T. 07 11/84 53 07. 54 250

VOLVO 264 GL 2,7, Bj. 3.75, Radio, Alu-Felg., Niveauregulierung, Klimaanlage, 15 800 km, Farbe grün, Neupreis ca. 31 000,- DM nur 24 000,- DM incl. Fa. Adolf Hess, DB-Vertr. Trier, Tel. 06 51/4 81 61. 54 355 H

Volvo 164 Autom., 9.70, 90 000 km, 1a Zust., mit versch. Extras einschl. Anhängerkuppl. zu verk. T. 0 97 33/91 02. 54 200

VW



GOLF Kotflügelverbreiterung Frontspoiler, 6" Alufelgen

Alle Teile mit TÜV-Gutachten.

Kotflügel-Verbreiterungen in zwei Straßenversionen mit integriertem Frontspoiler. — Frontspoiler für Seriengolf. — 6 x 13 Alufelgen, ATS, für Reifen 185/70 x 13.

Auch schon lieferbar: Rennverbreiterung Gruppe II Ausf. 76

Katalog gegen DM 3,— in Briefm. anford.

Vertrieb Norddeutschland:

Zender — Rennsportteile, 54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3, Tel.: (02 61) 8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:

HEZ, 6050 Offenbach 1, Bieberer Str. 25, Tel.: (06 11) 81 38 38

Tausche Alfasud 75 gegen VW Cabrio 1302/3 ab 73. Tel. 0 63 31/35 76. 54 201

Gutachten (Golf u. Scir.) 185/70 SR 13 auf Serienfelgen und bis 6 J x 13. Zuschr. unt. Chiffre A 1/54 315

Heißer Käfer, alle Extras, DM 3500.—, Tel. 0 30/4 32 31 48. 54 202

Suche kompl. K 70-Motor, 100 PS. Chiffre A 1/54 019

Edel-Scirocco, Mod. 76, 1 Mon. alt, 3000 km, 85 PS, Normalb., silbermet., LM-Räder, Klimaanlage, get. Scheiben usw., NP 17 500.— DM, mit interes. Prelanachl. z. vk. 0 51 51/1 32 39 a. 20 U. 54 202

Suche 1303 Cabrio. Tel. 0 89/19 85 85. 54 221

Scirocco TS, 85 PS, 1.75, silber-met., Colorvergl., 13 000 km. W. Kunzmann, 3183 Fallersleben, Mozartstr. 16. 54 356

VW Cabrio 1303 LS, Bj. 4.74, 35 000 km, v. Extr. Tel. 0 68 41/6 03 01. 54 357

Tausch

Tausche Porsche 356 B, teilst., Cabrio m. werks. aufgeschw. Hardtop, gegen Motorrad ab 600 ccm, BMW, Moto Guzzi o. ä. od. verk. n. u. 4000.—. Werbeagentur Paus, 53 Bonn 1, Pf. 292, 0 22 21/83 52 12. 54 246

Tausche meinen Porsche 914, Bj. 72, Radio, Cassettenrec., 66 000 km gel., TÜV, gegen Citroen 11 CV od. 15 CV od. Mercedes 170 V od. 220, Bauj. 51. Tel. 0 21 34/7 06 90 ab 10—18.30 Uhr. 54 183

Citroen CX 2200, 7.75, div. Extras, geg. Porsche 911, BMW Coupé, 280 E oder ähnliches ab Baujahr 73, Km-Angabe. Angeb. u. Chiffre A 1/54 184

Verschiedene

FREIER IMPORT

Ihr werkunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **AUTO-IMPORTE**

Gudrun Krosch, 6612 Schmetz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 84

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Camping Wassersport

VW-Campingbus zu kaufen gesucht. Tel. 0 60 43/6 96 ab 18 Uhr. 54 265

Suche VW-Bus, evtl. mit Camp.-Ausst. Tausch geg. Krad BMW R 90/6, 900 ccm/80 PS, Bj. 75, Wert DM 6700.— erwünscht. Unt. Chiffre A 1/54 098

Ca. 50 gebrauchte MOTORBOOTE u. Jachten mit Innen- u. Außenbordmotoren von 3 m bis 10,20 Länge, teilw. mit Anhänger sehr günstig zu verkaufen. Tel. 0 56 23/19 52. 54 099 H

Wohnwag. Jet 550, 73, nur DM 3800.—, Tel. 02 02/42 62 42. 54 100

Verschiedenes

Original - US - Polizeisirenen

6 u 12 V, in der BRD nicht zugelassen, DM 120.—, Hawaii 5-0 DM 150.— mit Einbau-Zubehör inkl. MwSt. Weitere Hupen u. Fanfaren auch auf Anfrage. E. Pohl, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64

4 LM-CD4, Scheel, Bügel-A 112; S 800 Teile verk. 0 40/7 23 56 94 So. 11 U. 54 392

Transistor-Auto-Alarmanlage

leichter Einbau, schaltet sich autom. ein und aus. 115.— DM

WERNER FRANKE

3012 Langenhagen 1, Postfach 313

Konkurrenzmassenverkauf: 830 Stck. Autoradiokombinationen U/M Stereokass. 8 Track Listenpr. 489.— jetzt 119.—; 650 Autorad. UM 73.—; 1300 Stck. Kugelbox. geg. Gebot sowie 880 Regenschirme Autom. Stck. DM 3,98, alles netto, Abgabe nicht unter 50 Einheiten. Tel. 02 02/46 21 38. 54 204



REIFENBUCHSTABEN aus Gummi, jetzt 2 Größen, mit schmutzabweisendem Lack. Preissenkung! Prosp. R 2 geg. 50-Pfennig-Marke. Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, 02161/531214

Kapitalanlage in Eiche, komplettes Zimmer, Sofa, 2 Sessel (altrosa), Tisch, 4 Stühle u. zteiligen Hochschrank, alles in neuwertigem Zustand (über 100 Jahre), Schätzpreis DM 20 000.—, geg. Auto. Grundstück oder ähnliches zu tauschen. 483 Gütersloh, Postfach 3121. 54 205

Zillertal. Erholbarer Winterurlaub in 8283 Hippach b. Mayrhofen, Gasthaus Berghof, Schwendberg 156, bietet freundliche Aufnahme. Neubau, Zimmer mit Balkon, Dusche, WC und Zhg., Skilifte 4 bis 5 km entfernt.

Zu verkaufen: 10 Stück BBS-Felgen 8"—10" m. Racing-Reif. à DM 300.—. Gebrauchteile Escort Twin-Cam (Fahrwerk und Motor). Tel. 0 60 33/6 08 88. 54 316

Streßgeschädigte finden absolute

Ruhe mit Landhausatmosphäre. Birkenhof, 8671 Autengrün.

Pkw-Anhänger zum Transport von 2 Elektrofahrrädern für Querschnittsgelähmte gesucht. Typ und Preisangebot unter Chiffre A 1/54 252

SCHALLPLATTEN 49

SINGLE u. LP KATALOG (Abt. AMS) für 70 Pf. (Rückporto) in Briefmarken erhält! Schallplatten-Großhandel W. Fischer 872 Schweinfurt Spitalseesplatz 5 Tel. 02222/2677

Verk. Getr. + Felg. Alpine 1300, 45 DDH + Saugr. NSU 185/70/15 a. 6 1/2 + 7 1/2 VW. Suche 185/70/14 a. 5 1/2/14 VW. Tel. Essen 77 44 56. 54 022

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Achtung Autokäufer

Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG-Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.

Kfz-Dietz, 43 Essen, Breslauer Str., an der B 1-Brücke Tel. 02 01/70 12 22

Autotelefon B, günstig, gebraucht, An- u. Verkauf. T. 0 62 41/3 34 68. 54 023

Flieger-Uhren

Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig. 24-seit Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviancher, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (07 21) 7 30 70 71

FREIER IMPORT! CITROEN - SIMCA - PEUGEOT - TRIUMPH

alle Fahrzeuge fabrikneu mit Garantiekarte. M. Lichtenberg Importe, 4150 Krefeld, Buschstr. 36, Tel. 0 21 51/5 24 25 + 5 21 98. 54 206 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.

54 073 H

Original-US-Polizeisirenen

6 u 12 V, in der BRD nicht zugelassen, (auch Hawaii 5-0 DM 155.—) durch Direkt-Import nur DM 125.— inkl. Einbau-Zubehör u. MwSt. Schween Alarm-Electronic, 50 Wuppertal 1, Pf. 130 666, T. 02 02/30 34 28

Fachschulen Stadthagen



Dr. W. Blindow

staatlich anerkannt

306 Stadthagen, Hüttenstr. 5, Tel. (057 21) 30 61

Aufnahmevoraussetzungen: Schulabschluß, Lehre, Berufspraxis. Aufstieg in 24 Monaten mit Beihilfen vom Arbeitsamt zum

staatl. geprüften Techniker

Fachrichtungen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Bautechnik

staatl. geprüften Betriebswirt

Rechnungswesen, Beschaffung, Absatz, Personal, Organisation/EDV. Zusatzkurse: Fach(hoch)schulreife, Refa, AWF, Ausbilder, EDV Neubau, Wohnheime, Mensa. Nächster Beginn: 1. 4. + 1. 10. 76

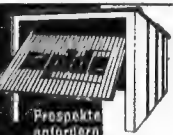
Garagen



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück Postf. 60 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

FERTIG-GARAGEN

aus Asbestzement überall Vertretungen



KARL LENDERS Garagenbau Abt. K 4052 Kerschenbroich 3, Tel. (0 2182) 40 94

Garagen: Stahl und Massiv-Putz

Frei Haus montiert an jedem Ort vom Hersteller direkt Deshalb so günstig! Viele Selbstbau- und Fertigttypen bereits ab DM 595.— mit Drehtoren. Nur 07262-8415 anrufen oder sofort Gratis-Katalog anfordern!

Overmann, Abt. 4A, 7519 Eppingen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen



Gebr. Achenbach Abt. 52 5930 Hüttental-Wdn Tel. (0271) 7 3141

3S

STAHLBETON GARAGEN UND GARTENHÄUSER Katalog durch: Selbstbau EB GmbH, Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51/4 33 70



Weisstalwerk Zimmer & Co. 6901 Niederliefen Kra. Slegen - Postf. 2

"Sichere Fahrt – dicke Fracht"

Oberstes Gebot für Profis am Lenkrad und ihre Bosse, um im Konkurrenzkampf mithalten zu können.

Ein hartes Geschäft, bei dem es auf Information ankommt.

lastauto omnibus berichtet von Monat zu Monat aktuell aus Industrie, Wirtschaft und Verkehr. Interviews, kritische Fahrzeugtests, die Betriebskosten für Nutzfahrzeuge und ihre Hintergrund-Information sind Schwerpunkte der Berichterstattung. lastauto omnibus ist bereits für viele Unternehmer und verantwortungsbewußte Mitarbeiter zur ständigen Informationsquelle geworden.



Überzeugen Sie sich selbst.

**lastauto
omnibus**

Gutschein

**lastauto
omnibus**

Bitte ausschneiden und einsenden an
Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG., 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

☐ Senden Sie mir bitte kostenlos und unverbindlich die neueste Ausgabe von lastauto omnibus zum Kennenlernen.

☐ Ich möchte lastauto omnibus im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 40,-
(Ausland DM 46,-)

Name

PLZ/Wohnort

Straße/Hausnr.

Unterschrift

RAC-Rallye

Fortsetzung von Seite 73

anstellung besonderer Art. Die Sonderprüfungen beispielsweise, heutzutage meist vorher bekannt und daher trainierbar, sind geheim. Es ist Ehrensache, nicht zu trainieren, und daran halten sich die Teilnehmer. Beweis: Bei nächtlichen Sonderprüfungen brennt keine Leselampe zur Erleuchtung des Gebetbuches im Cockpit, und spektakuläre Sprünge über Kuppen sind bei der RAC so gut wie unmöglich, da kein Fahrer weiß, wie es dahinter wirklich weitergeht.

Dennoch: Alte Fuchse und Einheimische genießen Vorteile. Einige der Sonderprüfungen, vor allem in öffentlichen und privaten Parks, sind schon seit Jahren dieselben, einige werden mehrmals im Jahr in den Streckenverlauf kleinerer Veranstaltungen einbezogen. Der Zuschauer sieht Rallye-Sport in seiner ureigenen Form.

Offenbar ist in England der Nährboden dafür besonders gut. Zwei Millionen Besucher registriert der Veranstalter bereits seit Jahren, etwa so viele, wie den Rennen einer ganzen Grand Prix-Saison beiwohnen. Selbst an die Eintrittspreise von 50 Shilling (ca. 3 Mark) pro Person oder 150 Shilling pro Wagen haben sich die Zuschauer gewöhnt. Sie kommen in riesigen Mengen, die RAC wird in England regelrecht gefeiert, etwa wie hierzulande der Vortag. Nur mit etwas mehr Begeisterung und Hingabe vielleicht.

Ein Beispiel: In tiefer Nacht gibt in den schottischen Wäldern ein junger Mann eine Rallyeübersicht im kleinen Kreis. Er kommt aus Hull, nahe dem Start- und Zielort York. Er ist Zuschauer, seit dem Start dabei. Auf die Frage, wie er den Rallye-Ausflug mit seiner Arbeit

verbinde, kommt die Antwort: „Ich habe drei Wochen Urlaub im Jahr. Zwei nehme ich, um im Sommer mit Frau und Kindern an die See zu fahren, eine, um die RAC zu sehen.“ Frau und Kinder sind auch diesmal dabei. Seit vier Tagen warten sie im Auto, bis das Familienoberhaupt zurückkommt und zur nächsten Sonderprüfung fährt.

der dritte Gang schwer schalten, danach fiel er ganz aus, bald darauf standen auch die übrigen Übersetzungen nicht mehr zur Verfügung, bis schließlich nur noch der vierte Gang trotz fest die Stellung hielt.

Aaltonen verließ seinen Kadett nach der vierten Sonderprüfung, Röhrl/Berger, Rallye-Europameister des

aus der Tatsache zu schöpfen, daß sie am südlichsten Punkt der Rallye ausfiel und damit größere Transportprobleme umging. Helmut Bein hat aus dem Getriebedebakel inzwischen erste Konsequenzen gezogen: Bereits zur Rallye Monte Carlo, Mitte Januar, sollen seine Autos mit Getrag-Getrieben ausgerüstet sein, von denen die ersten zehn Exemplare bereits zwei Wochen nach der RAC angeliefert wurden.

Auch das Toyota-Team ging frühzeitig mit fliegenden Fahnen unter. Hannu Mikkola, wie Ove Andersson mit einer 230 PS starken Zweiliter-Celica am Start, verheizte sein Nervenkostüm bereits vor dem eigentlichen Beginn der Rallye: Der Zündschlüssel erschien, in einer

Mechaniker-Hosentasche verborgen, 20 Minuten zu spät am Start. Nach zehn Sonderprüfungen mußte Mikkola mit einem gebrochenen Verteilerfinger endgültig aufgeben. Toyota-Sportchef Ove Andersson hatte bereits früher mit einem Motorschaden am Walderand geparkt. Lediglich der Engländer Chris Sclater auf einer 175 PS starken Corolla hätte den Toyota-Auftritt noch retten können.

Doch als ihn nur noch ein knappes halbes Dutzend Sonderprüfungen vom Ziel und nur noch vier Sekunden von dem privaten Opel Kadett des Engländers Tony Pond trennten, ereilte auch Sclater das Schicksal. An fünfter Stelle liegend prasselte er ins Unterholz und geriet hoffnungslos ins Hintertreffen.

Ein defekter Hauptbremszylinder zwang auch den Porsche-Piloten Heinz Walter Schewe zur vorzeitigen Aufgabe. „Dabei wollte ich gerade erst anfangen, richtig schnell zu fahren“, bedauerte Schewe, der englischen Rallyewelt durch hervorragende Sonderprüfungs-Zeiten vom Vorjahr her noch ein Begriff. ▷



Die Route der RAC-Rallye: drei Etappen, unterbrochen durch zwei Übernachtungen im Start- und Zielort York.

Zuvor hatte Opel-Sportchef Helmut Bein in einem Wald gebrüllt: „Jetzt ist das Maß voll. Ganz egal, wie wir hier abschneiden, es war die letzte Rallye, die wir mit einem ZF-Getriebe gefahren haben. Nach 14 Getriebeschäden in zwei Jahren ist bei mir die Geduld am Ende.“

Abgesehen von einem Kolbensschaden am Kadett GT/E von Kulläng, der schon bald nach dem Start die Segel strich, verlief der Niedergang des Opel-Teams immer nach dem gleichen Schema. Zunächst ließ sich

Vorjahres, kamen bis zur Sonderprüfung 24. Ohne die Möglichkeit entsprechender Schaltvorgänge verlor Röhrl in einer Spitzkurve bei abgestorbenem Motor die Gewalt über den Kadett. Das Auto bremste sich an einer Felswand ab, Bremsflüssigkeit ergoß sich auf den heißen Auspuff und entfachte ein Feuer, das jedoch schnell gelöscht wurde.

Pech: Röhrl lag zum Zeitpunkt des Ausfalls an dritter Stelle im Gesamtklassiment. Trost vermochte die Opel-Mannschaft lediglich

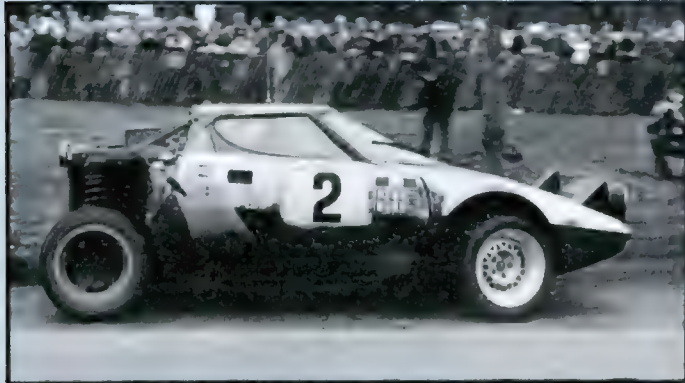
RAC-Rallye

Es gab auch Teams, die ihren Ausfall nicht so tragisch nahmen, beispielsweise der Verband Formel V Europa, mit zwei VW Golf in England vertreten. „Diese eine Rallye hat uns so viele Erkenntnisse gebracht wie zehn Jahre in der Deutschen Rallyemeisterschaft“, freute sich Teamchef Reinhard Rohde. Der Golf von Freddy

ren RS 1800 mit Roger Clark und einen privaten RS 1600 mit Tony Fowkes.

Ford, das sei gesagt, verfügte über den besten Service überhaupt, der anfängliche Bremsprobleme bei Mäkinen ebenso bewältigte wie den laufenden Wechsel aller Aufhängungs- und Antriebs Elemente.

Die RAC war auch Abgesang für den bisherigen Ford-



Von der Rallye gezeichnet: Stratos ohne Heckhaube

Kottulinsky lag an 23. Stelle, als in einer Sonderprüfung das linke Hinterrad samt der dazugehörigen Bremstrommel wegflog.

Die anschließende Reparatur nahm exakt sechs Minuten zu lange in Anspruch, weshalb der inzwischen mit einem neuen Getriebe und neuen Aufhängungen aufgemöbelte Golf nicht mehr zur letzten Schleife starten durfte. An Joachim Knollmanns Golf riß vier Stunden vor Schluß die linke Antriebswelle ab, eine Ersatzwelle hielt genau einen Kilometer.

Marode war auch der Siegerwagen, der Ford Escort RS 1800 von Timo Mäkinen/Henry Liddon, als er im Ziel ankam. Öltropfen, die dem leckgeschlagenen Motor entströmten, markierten die letzten dreihundert Kilometer. Ernsthaft fürchten um seinen dritten RAC-Sieg in ununterbrochener Reihenfolge mußte Mäkinen jedoch nicht, da er gut Freund im Rücken hatte: einen weite-

ren Sportdirektor Stuart Turner, der seinen Stuhl für Michael Kranefuß, den Rennleiter von Ford Köln, freimachte. Allein aus diesem Grund hatte Turner schon alles getan, bei der RAC nichts dem Zufall zu überlassen. Ein übriges tat die Sportpolitik des Hauses Ford. Den beiden Lancia Stratos, der eigentlichen Konkurrenz der Werks-Escorts, standen Ford-Produkte in einer Stückzahl gegenüber, die ein Drittel des 239 Wagen starken Starterfeldes ausmachten.

Ergebnis RAC-Rallye:

1. Mäkinen/Liddon, Ford Escort RS 1800, 360:44 Minuten;
2. Clark/Mason, Ford Escort RS 1800, 361:57;
3. Fowkes/Harris, Ford Escort RS 1600, 366:11;
4. Pond/Richards, Opel Kadett GT/E, 372:26;
5. Aaby/Nyborg, Ford Escort RS 1600, 374:14;
6. Coleman/O'Sullivan, Ford Escort RS 1800, 376:38;
7. Nilsson/Carlström, Opel Ascona, 377:53;
8. Verini/Rosetti, Fiat Abarth 124, 377:59;
9. Sparrow/Crellin, Vauxhall Magnum, 378:04;
10. Lampinen/Sodano, Lancia Beta, 378:59 Minuten.

Sport Nachrichten

Reifen-Vorschrift

Um die Preiseskalation auf dem Rennreifensektor in den Griff zu bekommen, schreibt der Verband Formel V Europa in seinen Europa-Bestimmungen für Rennwagen der Formel Super V vor, daß nur noch Dunlop-Rennreifen verwendet werden dürfen.

Das für die nächsten zwei Jahre gültige Reglement wurde von der ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) genehmigt und überarbeitet.

Die Firma Dunlop, die profillose Slick- und Regenreifen für die Formel Super V produziert, schreibt 1976 für Teilnehmer des VW-Goldpokals einen Pokal aus, für dessen Wertung die gefahrenen Trainingszeiten zugrunde gelegt werden und bei dem Rennreifen im Wert von rund 10 000 Mark zu gewinnen sind.

Formel 3-Vereinigung gegründet

Nachdem in fast allen Kategorien Fahrer-Vereinigungen existieren, versuchen nun auch die bislang führungslosen Formel 3-Fahrer ihre kollektiven Interessen



Formel 3-Präsident: Laux

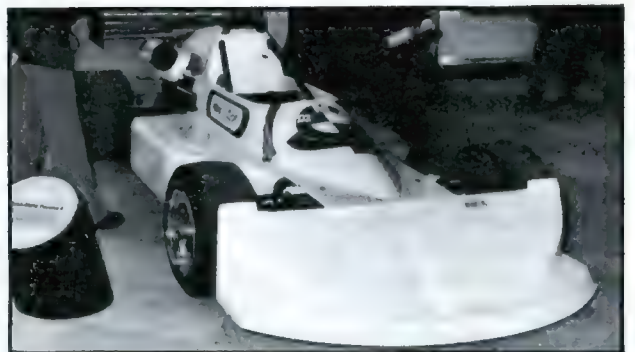
durch eine neugegründete Fahrer-Vereinigung vertreten zu lassen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten und internen Querelen kam es schließlich zu dem einstimmigen Beschluß, die „Gewerkschaft“ ins Leben zu rufen. Erster Präsident ist Kurt Laux, der schon lange Jahre dem Automobil-Rennsport als Funktionär dient.

March-Formel 2: der Formel 1 entlehnt

Der neue March-BMW wurde auf der Essener Jochen Rindt-Show der Öffentlichkeit vorgestellt. Als Antrieb dient dem Formel 2-Monoposto mit der Typenbezeichnung 762 wie bisher ein Zweiliter-Vierzylindermotor der bayrischen Autobauer, der pro Zylinder vier Ventile hat und bei 9400/min etwa 295 PS Leistung abgibt. Eingesetzt werden soll der schneeweiße Renner, dessen Wasserkühler nunmehr in Fahrtrichtung liegen und dessen Frontspoiler der Formel 1 entlehnt wurde, bei der Formel 2-Europameisterschaft 1976.

Fest unter Vertrag ist bereits der Schwede Gunnar Nilsson. Gelegenheitsfahrer wird wie 1975 BMW-Hauspilot Hans-Joachim Stuck sein.



Neuer Formel 2: March-BMW 762 mit 295 PS

485 PS für 100 000 Mark

485 PS leistet die Gruppe 4-Version (Spezial GT) des Porsche Carrera RSR turbo, die 1976 interessierten Privatfahrern zum Preis von gut 100 000 Mark werksseitig angeboten wird. Der 1120 Kilo schwere turbo, von dem bereits zwölf Exemplare an den Mann gebracht wurden, schöpft seine Leistung bei einem Ladedruck von 1,3 atü aus dem serienmäßigen Dreiliter-Boxermotor. Nach Anwendung des für Turbotriebwerke vorgesehenen Handikapfaktors 1,4 ergibt sich ein tatsächlicher Hubraum von



Superzeit am Nürburgring: Carrera turbo

4200 ccm, der neben dem Gewicht auch die maximale Reifenbreite von 14 Zoll bestimmt. Bei Testfahrten am Nürburgring erreichte der

Liechtensteiner Manfred Schurti auf Anhieb eine Rundenzeit von 8:08 Minuten, was gegenüber dem bisherigen Carrera RSR einen

Zeitgewinn von gut 15 Sekunden bedeutet.

Den mit 50 000 Mark dotierten Porsche Cup 1975 gewann der Schweizer Claude Haldi vor John Fitzpatrick und Tim Schenken.

Hunt bei McLaren

James Hunt, 25, bislang Fahrer im inzwischen aufgelösten Formel 1-Rennstall von Lord Hesketh, wird den Platz neben Jochen Mass im McLaren-Team einnehmen, der durch den spektakulären Wechsel von Emerson Fittipaldi zu dem brasilianischen Copersucar-Team freigeworden ist.

Jochen Mass, der 1976 im zweiten Jahr für das englische Formel 1-Team fährt, wehrt jegliche Spekulationen um die Rangfolge innerhalb des Teams ab: „Für mich gibt es keine Nummer eins.“



Für Fittipaldi: James Hunt

Die Überbleibsel des Hesketh-Rennstalls – zwei Formel 1-Monoposti – kaufte Frank Williams, Chef des gleichnamigen englischen Rennstalls. Zusammen mit den beiden 308 C stieß auch Hesketh-Konstrukteur Dr. Harvey Postlethwaite zu Williams, der als Chefingenieur fungieren wird. Durch einen Dreijahresvertrag zwischen Williams und dem österreichischen Industriellen Walter Wolf wird es dem englischen Formel 1-Teamchef möglich, seine neu erworbenen Autos an allen Formel 1-Weltmeisterschaftsläufen in diesem Zeitraum teilnehmen zu lassen. Voraussichtliche Fahrer: Jacky Ickx und Renzo Zorzi.



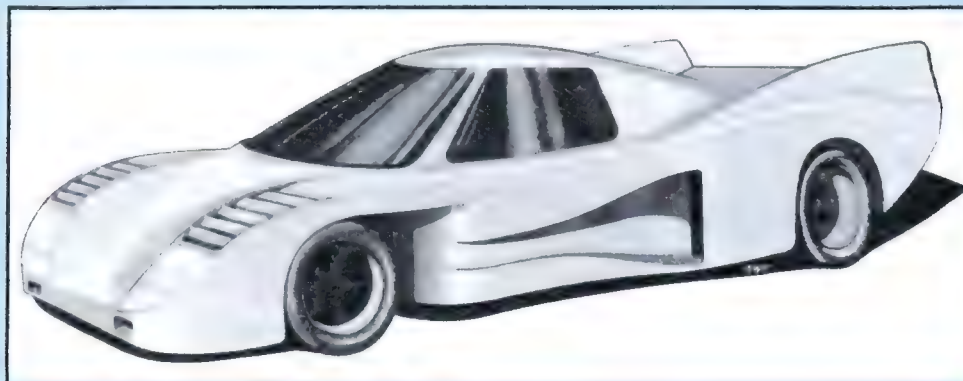
„Die neuen hinteren Federbeine haben die Spurhaltung deutlich verbessert!“

Papier-Tiger

Das Reglement der diesjährigen 24 Stunden von Le Mans, das auch in Einzelexemplaren gefertigten Prototypen die Teilnahme gestattet, trägt erste Früchte. In Frankreich stellte der Papier-Konzern Inaltera sein Projekt Le Mans vor. Nach Art des Hauses existiert der Inaltera bisher

nur auf dem Papier, doch wurde bereits mit der Produktion von zwei Fahrzeugen begonnen, die in Le Mans mit je einer Damen- und Herrenmannschaft besetzt werden sollen. Als Antriebsquelle dient dem 945 Kilo schweren Kunststoff-GT der aus der Formel 1 her bekannte Ford-

Cosworth V8-Motor, der es in Langstrecken-Version auf 410 PS bringt. Die Ähnlichkeit mit dem in Le Mans erfolgreichen Porsche 917 kommt übrigens nicht von ungefähr: Der ehemalige Porsche-Werksfahrer Vic Elford wurde von den Franzosen als Rennleiter verpflichtet.



Für Le Mans gebaut: Inaltera mit Cosworth V8-Motor und 410 PS

Internationale Rennsport-Termine 1976



Fahrer-Weltmeisterschaft

11. Januar	G.P. von Argentinien/ Buenos Aires
25. Januar	G.P. von Brasilien/Interlagos
28. März	G.P. von Amerika-West/ Long Beach
2. Mai	G.P. von Spanien/Jarama
16. Mai	G.P. von Belgien/Zolder
30. Mai	G.P. von Monaco/Monte Carlo
13. Juni	G.P. von Schweden/Anderstorp
4. Juli	G.P. von Frankreich/Paul Ricard
18. Juli	G.P. von England/Brands Hatch
1. August	G.P. von Deutschland/ Nürburgring
15. August	G.P. von Österreich/Zeltweg
29. August	G.P. von Holland/Zandvoort
12. September	G.P. von Italien/Monza
26. September	G.P. von Kanada/Mosport
10. Oktober	G.P. von Amerika-West/ Watkins Glen
24. Oktober	G.P. von Japan/Fuji

Wertung: 9-6-4-3-2-1 Punkte. Je zwei Streichresultate aus der ersten und der zweiten Hälfte der Saison.

Tourenwagen-Europameisterschaft

28. März	Monza/Italien
18. April	Salzburg/Österreich
2. Mai	Mugello/Italien
16. Mai	Brünn/CSSR
20. Juni	Misano/Italien
11. Juli	Nürburgring/Deutschland
25. Juli	Spa/Belgien
5. September	Valllunga/Italien
19. September	Silverstone/England
3. Oktober	Jarama/Spanien

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte jeweils in den Gruppen 1000 bis 1300 ccm, 1300 bis 1600 ccm, 1600 bis 2000 ccm und über 2000 ccm. Bei Rennen über drei Stunden gleiche Punktzahl für beide Fahrer eines Wagens. Drei Streichresultate.



Markenweltmeisterschaft

1. Februar	24 Stunden Daytona/USA
21. März	Mugello/Italien
4. April	Valllunga/Italien
9. Mai	Silverstone/England
30. Mai	Nürburgring/Deutschland
13. Juni	24 Stunden Le Mans/Frankreich
27. Juni	Zeltweg/Österreich



Deutsche Rennsport-Meisterschaft

2. Mai	Eifelrennen, Nürburgring
23. Mai	Flugplatzrennen, Mainz-Finthen
20. Juni	Rheinpokal-Rennen, Hockenheim
27. Juni	Norring, Nürnberg
25. Juli	Flugplatzrennen, Diepholz
1. August	G.P. von Deutschland/Nürburgring
22. August	Flugplatzrennen, Kassel-Calden
29. August	Preis der Nationen, Hockenheim
12. September	Supersprint, Nürburgring
26. September	Preis von Baden-Württemberg und Hessen, Hockenheim

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte jeweils in der Division bis und über zwei Liter. Keine Streichresultate.

Interserie

23. Mai	Flugplatzrennen, Mainz-Finthen
18. Juli	Südwestpokal, Hockenheim
15. August	ADAC-Nordseecup, Zandvoort
22. August	Flugplatzrennen, Kassel-Calden
29. August	Preis der Nationen, Hockenheim
12. September	Flugplatzrennen, Ulm-Mengen
19. September	ADAC-Saarland-Trophy, Saarlouis
26. September	Preis von Baden-Württemberg

Formel 2-Europameisterschaft

28. März	Estoril/Spanien
11. April	Hockenheimring/Deutschland
19. April	Thruxton/England
9. Mai	Valllunga/Italien
23. Mai	Salzburgring/Österreich
6. Juni	Pau/Frankreich
20. Juni	Hockenheimring/Deutschland
27. Juni	Rouen/Frankreich
11. Juli	Mugello/Italien
25. Juli	Pergusa/Italien
22. August	Silverstone/England
5. September	Zolder/Belgien
19. September	Nogaro/Frankreich
26. September	Hockenheim/Deutschland

Wertung: 9-6-4-3-2-1 Punkte. Vier Streichresultate.



Formel 3-Europameisterschaft

4. April	Nürburgring/Deutschland
19. April	Zandvoort/Holland
9. Mai	Mantorp Park/Schweden
23. Mai	Avus/Deutschland
31. Mai	Thruxton/England
27. Juni	Monza/Italien
18. Juli	Brands Hatch/England
25. Juli	Croix en Ternios/Frankreich
8. August	Pergusa/Italien
22. August	Kassel-Calden/Deutschland
5. September	Ring Knutstorp/Schweden
3. Oktober	Valllunga/Italien

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte. Keine Streichresultate.

10. Juli Watkins Glen/USA

25. Juli	Mosport/Kanada
22. August	Mantorp Park/Schweden
5. September	Dijon/Frankreich
24. Oktober	Buenos Aires/Argentinien

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte. Pro Wettbewerb wird der bestplatzierte Wagen einer Marke nach dem tatsächlichen Rang im Gesamtklassement gewertet. Drei Streichresultate.

GT-Europameisterschaft

4. April	Nürburgring/Deutschland
2. Mai	Estoril/Portugal
23. Mai	Jarama/Spanien
7. Juni	Zeltweg/Österreich
27. Juni	Norring/Deutschland
18. Juli	Hockenheimring/Deutschland
1. August	Misano/Italien
5. September	Monza/Italien
19. September	Imola/Italien
3. Oktober	Mugello/Italien

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte für die Gesamtplatzierung. Zusatzpunkte nach 9-6-4-3-2-1-System für Klassen bis 1600, 3000 und über 3000 ccm. Drei Streichresultate.

2 Ltr. - Markeneuropameisterschaft

4. April	Nürburgring/Deutschland
25. April	Monza/Italien
23. Mai	Imola/Italien
6. Juni	Spa/Belgien
27. Juni	Pergusa/Italien
11. Juli	Watkins Glen/USA
8. August	Anderstorp/Schweden
22. August	Mosport/Kanada
29. August	Road America/USA
19. September	Salzburgring/Österreich
3. Oktober	Estoril/Portugal

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte. Pro Wettbewerb wird der bestplatzierte Wagen einer Klasse nach dem tatsächlich erreichten Gesamt-Rang gewertet. Zwei Streichresultate.

38 Veranstaltungen zählen 1976 zur Rallye-Europameisterschaft, die acht besten Resultate werden für die Wertung herangezogen. Aus Platzgründen war es nicht möglich, die 38 Läufe an dieser Stelle aufzuführen.

und Hessen, Hockenheim

10. Oktober Nürburgring-Trophy

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte jeweils in der Division bis und über drei Liter. Zwei Streichresultate.

Rallye-Markeneuropameisterschaft

16./24. Januar	Rallye Monte Carlo
19./22. Februar	Schweden-Rallye
10./14. März	Rallye Portugal
15./20. April	East African Safari
30. Mai/6. Juni	Rallye Akropolis
25./27. Juni	Rallye Marokko
27./29. August	1000-Seen Rallye
6./9. Oktober	Rallye San Remo
20./23. Oktober	Rallye Rideau Lakes
6./7. November	Korsika-Rallye
26. Nov./1. Dez.	Rallye Großbritannien

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte. Pro Wettbewerb wird der bestplatzierte Wagen einer Marke nach dem tatsächlichen Rang im Gesamtklassement gewertet. Vier Streichresultate.



Deutsche Rallye-Meisterschaft

8. Februar	Winterrallye Marktedwitz
7. März	Harz-Winter-Fahrt
28. März	Trifels-Rallye
25. April	Saarland-Rallye
9. Mai	Metz-Rallye
16. Mai	Hunsrück-Rallye
30. Mai	Hessen-Rallye
11. Juli	Rallye Vorderpfalz
10. Oktober	Sportliche Prüfungsfahrt, Stuttgart
24. Oktober	Rallye Chiemgau

Wertung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 Punkte für die Platzierung in den Klassen bis 1300 ccm, 1600 ccm, 2000 ccm und über 2000 ccm, gleiche Wertung für Platzierung in Klasse A (Gruppen 1 und 3) und Klasse B (Gruppen 2 und 4). Zusätzlich 10-7,5-6-5-4-3-2-1,5-1-0,5 Punkte für das Gesamtklassement.



Auf Gebetbuch-Kontrollfahrt: Opel Kadett GT/E



„...macht zu am Abzweig“: Mit durchdrehenden Rädern driftet der Kadett durch den Wald



Gebetbuch-Autoren: Beifahrer Pitz, Sportredakteur Mauer



Kadett-Cockpit: rechts am Armaturenbrett die beiden Tripmaster



Rallye-Helme: Verständigung über Gegensprechanlage

Rechts schnell, zu scharf plus nach Abzweig

Wie ein Rallye-Gebetbuch entsteht.

Von Karl Mauer

Die Hessen-Rallye war in vollem Gange. Über eine 36 Kilometer lange Sonderprüfung auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn fuhr ein grügelber Opel-Ascona, in dessen Cockpit sich eine merkwürdige Unterhaltung abspielte.

Der Fahrer, ein Bayer namens Walter Smolej, gurrte scheinbar zusammenhanglos Zahlen in das an seinem Sturzhelm befestigte Mikrofon. Sein Beifahrer, der Ludwigshafener Maschinenbau-Student Willi-Peter Pitz, ließ den Zeigefinger über die auf dem linken Knie liegende Landkarte gleiten, stammelte ähnliche Laute in sein Mikrofon und kritzelte gleichzeitig mit einem Bleistift Zahlen und Symbole auf einen DIN-A4-Block.

Eine Stunde später waren beide wieder in Schwarzenborn unterwegs. Das Gespräch war diesmal einseitiger, denn nun hatte nur der Beifahrer das Wort. Und die Fahrt war kürzer, gegenüber dem ersten Durchgang um rund drei Minuten. Das Geheimnis dieses Zeitgewinns: ein dicker Ordner, den Pitz auf seinen Knien hielt und der im Rallyejargon „Gebetbuch“ heißt.

Gebetbücher werden allerdings in den wenigsten Fällen während einer Rallye angefertigt. Meist entstehen sie beim Training für jene Sonderprüfungen, die entweder geheim sind oder vom

Veranstalter erst kurz vor dem Start bekanntgegeben werden.

Willi-Peter Pitz freilich ist dann meist schon bestens informiert. Jovialem Auftreten, guten Beziehungen und intensiver Geländekunde verdankt der 24jährige „Wipi“ die Fähigkeit, geheimen Sonderprüfungen ihren Nimbus zu nehmen. Nicht unbedingt zum eigenen Nachteil, versteht sich, denn was sich „Wipi“ auf dem Kriegspfad erarbeitet hat, läßt er gern auch der unwissenden Rallye-Welt zukommen – zum Preis von einer Mark pro Gebetbuch-Seite. Eine Epistel für einen Lauf zur Deutschen Meisterschaft beispielsweise umfaßt deren 40.

Ein solches Rallye-Gebetbuch zu lesen, versteht heute jeder bessere Beifahrer. Die eigentliche Kunst besteht darin, es anzulegen. Und was Pitz gemeinhin nur gegen Honorar macht, tat er für auto motor und sport umsonst: das Gebetbuch für eine rund acht Kilometer lange Sonderprüfung in Pfälzer Wäldern zu schreiben.

Kurz hinter dem kleinen Nest Höringen dirigiert er unseren 180 PS starken Opel Kadett GT/E in Rallye-Ausführung auf einen asphaltierten Feldweg und kramt eine Spezial-Rallyekarte hervor. Sie mißt rund 90 mal 90 Zentimeter, entstand durch Zusammenkleben mehrerer Ausschnitte und ist mit einer

Fotos: Seufert

Rallye-Gebetbuch

Spezial-Folie überzogen, von der sich Notizen und sonstige Eintragungen leicht wieder entfernen lassen. Sie stammt aus dem Karten-Archiv des Studenten, das mittlerweile rund 300 topographische Hilfsmittel dieser Art umfaßt.

Wie einst mit Smolej während der Hessen-Rallye, verfährt Pitz mit mir im Staatsforst Otterberg. Nur etwas gemütlicher und geduldiger. In gemächlichem Tempo fahren wir die Strecke ab, die Pitz mit dem Zeigefinger auf der Landkarte verfolgt. Mit dem Bleistift schreibt er langsam von unten nach oben Blatt um Blatt voll. „Warum eigentlich von unten nach oben“, will ich wissen. „Weil man sich dann später beim Ablesen nicht mit dem Finger das nachfolgende Zeichen verdeckt.“

Pitz arbeitet schnell und sauber. Linkskurven erhalten einen nach links gebogenen Pfeil, Rechtskurven einen solchen mit Rechtskrümmung. Gerade Pfeile werden nur da eingezeichnet, wo die Route einen anderen Weg kreuzt. Neben den Kurven-Symbolen trägt Pitz deren Charakter ein. Ein ss beispielsweise deutet auf eine sehr schnelle Kurve hin, die durch ein Plus oder Minus noch näher charakterisiert wird. Manchmal taucht neben dem ss (sehr schnell) oder dem s (scharf), das jeweils eine scharfe Biegung ankündigt, noch ein i (für innen) oder ein l (für lang) auf.

Zwischen den Kurvensymbolen trägt Pitz jene Zahlen ein, die er vom Wegstrecken-Zähler am Armaturenbrett, dem sogenannten Tripmaster, abliest. Durch Ziehen des Einstellknopfes springt das Zählwerk jeweils wieder auf Null zurück, zeigt also jeweils wieder die neue Entfernung zwischen den beiden Kurven an.

Auch geographische Besonderheiten finden in dem entstehenden Gebetbuch ihren Niederschlag, ebenso wie der mittlerweile von Asphalt auf Schotter wechselnde Untergrund. Pitz vermerkt als weitere Anhaltspunkte den Waldrand, den wir inzwischen passiert haben, einen entlang des Weges aufgeschichteten Holzstapel, tief in den Weg eingegrabene Wasserrinnen oder einen mannshohen Stein, der mitten auf einer Kreuzung aus dem Boden wächst.

Als wir am imaginären Ziel ankommen, hat Pitz sieben Blätter vollgeschrieben, deren Form er eigens zu Gebetbuch-Zwecken entworfen hat und die er in eigener Regie drucken läßt. M+S-Reifen, entscheidet er, müßten es auf dieser Sonderprüfung sein, seine Wahl trägt er in ein eigenes Feld oben rechts auf dem ersten Blatt des Gebetbuchs ein.

Zur Kontrolle des Ur-Aufschriebs fahren wir die Strecke ein zweites Mal ab. „Rechts ss lang“, beginnt Pitz, „geht über in links ss, 30 links ss minus, 50 Kuppe links innen, 80 rechts ss plus, macht zu.“

Eine Kuppe, die wir ursprünglich nur mit einem ss, also sehr schnell, markiert hatten, ist in Wahrheit spitzer als ursprünglich angenommen. Sie erhält einen Punkt, was soviel heißt wie „jump“, Sprung. Später, so vermutet Pitz, wenn wir im Wettbewerbstempo fahren, müssen wir eventuell noch einen zweiten Punkt hinzufügen – für „flight“. Was bedeutet, daß sich das Auto längere Zeit ohne Bodenhaftung bewegt.

Wir bringen weitere Korrekturen an, versehen kritische Stellen mit einem Ausrufezeichen, präzisieren den Zustand eines laubbedeckten Waldweges mit dem Zusatz „glatt“ und bringen auf einer eigens dafür vorgesehenen

Spalte optische Orientierungshilfen an. „Eine reine Vorsichtsmaßnahme“, belehrt mich Pitz. „Wenn ich, was allerdings selten vorkommt, zwischendurch einmal aus dem Tritt gerate, weiß ich besser, wo ich wieder einsteigen muß.“

Bevor wir die Strecke zum dritten Mal abfahren, setzen wir unsere Helme auf. Über Mikrofon, Kopfhörer und ein vielfach gewundenes Kabel

40 Exemplare hat er bisher verkauft. „Heute sprechen die ersten zehn eines jeden Meisterschaftslaufes über meine Anlage“, meint Pitz nicht ohne Stolz.

Diesmal schlagen wir ein forciertes Tempo an. Das Gebetbuch hat inzwischen schon so konkrete Formen angenommen, daß ich mich schon nicht mehr voll auf den Streckenverlauf konzentrieren muß. „Kuppe 100“,



sind wir miteinander verbunden. „Mein Werk“, grinst Pitz, und deutet auf das schwarze Kästchen, in dem die beiden Kabel münden und das am Überrollbügel vor sich hin zittert. Tatsächlich hat sich der Student mit Gegensprechanlagen der Marke Wipi um die Kommunikation in brüllenden Rallyeautos verdient gemacht.

So entsteht ein Gebetbuch: Anhand des in der Karte eingetragenen Streckenverlaufs wird die Route abgefahren und gleichzeitig in Symbole und Zahlen umgesetzt. Diese ergeben später das Gebetbuch, werden aber von unten nach oben eingetragen, damit man beim Lesen Nachfolgendes nicht mit dem Finger verdeckt.

quäkt es in meinem Ohr, „Bremsen zu Abzweig rechts, scharf minus, Achtung mit Stein“. Übersetzung: Wir müssen nach einer Kuppe rechts abbiegen. Wir huschen über eine Lichtung, links Baumstümpfe, rechts Baumstämme, und fallen über eine Linkskurve abwärts. „Links schnell minus lang, macht zu am Abzweig.“ Dort, wo sich die Straße gabelt, verengt sich also der Kurvenradius.

Den nächsten Durchgang absolvieren wir bei Abenddämmerung und vollem Wettbewerbstempo. Aber da muß ich passen. „100 Waldende, T-Stück rechts spitz mit Handbremse“, weist mich mein Beifahrer an, mit zitternden Knien wuchte ich im Dämmerchein den Kadett, dessen Hinterräder ich durch Ziehen der Handbremse zum Blockieren gebracht habe, um die Ecke. Jetzt, wo Profis noch zweimal im vol-

prüfungen in letzter Zeit immer häufiger geheimgehalten. Beziehungen weisen Pitz oft den rechten Weg, ein paar Flaschen Pfälzer Wein öffnen mitunter die Schranken zu abgesperrten Truppenübungsplätzen.

Belustigt erzählt der bärtige Pitz die Geschichte, wie die trainingswilligen Rallyepiloten Warmbold und Altenheimer jenseits einer Kasernen-Einfriedung um Zugang zu dem militärischen Sperrbereich feilschten, während er mit Smolej gerade auf der letzten Trainingsrunde vorbeidonnerte.

Oft freilich ist für Pitz das Training überflüssig. In 20 Leitz-Ordnern hat er die Aufschriebe aller Sonderprüfungen gehortet, die er seit jenem Tag fuhr, an dem er sich als Gymnasiast gegen den Willen der Eltern zur ersten Rallye aufmachte. Ein Zettel mit der Aufschrift „Bin zum Rallyefahren“ informierte damals Vater und Mutter Pitz vom Treiben ihres Sohnes. „Meist lassen sich aus meinen Ordnern die Rallyes wie ein Puzzlespiel zusammensetzen“, berichtet Pitz.

Bei Suchaktionen des Veranstalters nach verbotenen Aufschrieben während einer Rallye weiß sich Pitz der Situation gemäß zu verhalten. Einzelne Gebetbuch-Blätter, in der Kleidung versteckt, gehören ebenso zu seinem Trick-Repertoire wie die Fähigkeit, den Aufschrieb von DIN-A4-Blättern in ein viel diskreteres Notizbuch zu übertragen.

Pitz ist mit den meisten Wassern gewaschen – und mit allen Gebetbuchvarianten vertraut. Er beherrscht das sogenannte deutsche System, das auf den Kürzeln ss (sehr schnell) und s (scharf) basiert. Das vorwiegend im süddeutschen Raum gebräuchliche und daher Schwaben-System genannte Gebetbuch gibt die Ge-

schwindigkeiten in Brüchen an ($\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, voll), die in Hessen und Norddeutschland gebräuchlichen Notizen differenzieren zwischen scharf, mittel und leicht.

Spitzenfahrer freilich ändern diese Systeme entweder nach eigenem Geschmack ab oder verschmelzen sie gar zu einem individuellen Gebetbuch. So kennt beispielsweise der Aufschrieb des Rallye-Profis Achim Warmbold allein vier Bezeichnungen für Vollgas: Voll absolut, voll maximum, voll minus und voll maybe. Was soviel heißt, wie vielleicht Vollgas und davon abhängt, wie die Kurve davor verlief.

Warmbold, für den Pitz ebenfalls schon notierte, gehört zu den wenigen Pedanten, denen ein Symbol für eine Kurve nicht genügt. Warmbold-Gebetbücher, die größtenteils in englischer Sprache abgefaßt werden, geben neben dem Radius einer Kurve auch die optimale Linie an. 70 niq (nach innen quer) bedeutet, daß es sich um eine Biegung von 70 Grad handelt, die von außen nach innen quer angefahren werden muß. Allen Systemen sind jedoch die Feinheitsgrade plus und minus eigen, ebenso die gängigen Symbole für Kuppen, Brücken, Kirchen und andere Orientierungspunkte.

Rallye-Gebetbücher anzulegen ist Knochenarbeit. Pitz hat daher bestimmte Prinzipien. „Nicht mehr als 60 bis 70 Sonderprüfungs-Kilometer an einem Tag aufschreiben, nie bei Nacht Gebetbücher verfassen. Man könnte zu leicht Bodenwellen, leichte Biegungen oder wichtige Anhaltspunkte übersehen.“ Bisher ist der Student aus Ludwigshafen gut damit gefahren. Einer deutschen Meisterschaft und zwei Vize-Titeln stehen an Unfällen lediglich zwei Überschlüge gegenüber.



Veranstaltung:	Abchnitt:	Seiten:	Reifen:
Barbarossa 75	WP 10/20	1	M+S
km		km	
100 SS- 50 SS- Wald- rand zu P SS+ 50 SS Schotter zu SS+ m2 80 Vi ↑ 50 SS- 30 SS SSl - 50-		50 SS 50 SS+ 300 SS+ wellig 100 SS+ Holz 200 SS+ 30 V SS → 50 SS+ Spitz Hbr. 30 SS- SS	

Ein Blatt aus einem Rallye-Gebetbuch. Die Bedeutung der Zeichen: v = voll; ss + = fast voll; ss - = etwas bremsen; s + = kräftig bremsen; s - = sehr kräftig bremsen; K = Kehre; 30, 50, 70 etc. = Entfernung von Kurve zu Kurve in Metern; ! = Achtung, besonders gefährlich; l = lang; ll = sehr lang; / = Kuppe; / = über Kuppe.

len Renntempo durch den Forst knattern, kann ich nicht mehr. Mein Ziel, das Gebetbuch einer Rallye-Sonderprüfung anzulegen, ist ohnehin erreicht.

Profis freilich haben es nicht immer so leicht. Um Spaziergänger vor Lärm und Kommunen vor Wegeschäden zu schützen, werden Sonder-

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 14. Januar



Traum für 55 000 Mark: Lamborghini Urraco

In der Reihe italienischer Sportwagenfabriken hat die Firma Lamborghini in S. Agata bei Bologna einen besonders guten Klang. Kein Wunder: Seit Firmengründer Ferruccio Lamborghini 1963 begann, hochkarätige Exklusivautos mit aufwendigen Fahrwerken und reinrassigen Motoren zu bauen, läßt sich sein Name in einem Atemzug mit dem Hauptkonkur-

renten Ferrari nennen. Zur Modellpalette, die im zwölfzylindrigen Countach für runde 100 000 Mark gipfelt, zählt auch der Urraco, der sowohl leistungsmäßig als auch vom Preis her entschieden bürgerlicher ist. *auto motor und sport* testete den 250 PS starken Dreiliter, zu dessen technischen Besonderheiten ein Motor mit acht Zylindern gehört.



Mobil mit Oldsmobile

Amerikanische Autos genießen auf dem deutschen Markt keine große Popularität. Hoher Benzinverbrauch, gewaltige Außenabmessungen und ein schlechtes Image lassen den Interessentenkreis klein bleiben. Im Verlauf von 70 000 km untersuchte *auto motor und sport*, wie zuverlässig ein typisches Ami-Auto ist. Prüfkandidat: der Oldsmobile Cutlass.



Konkurrenz für den Passat

Chrysler-France verstärkte seine Aktivitäten in der Preisklasse zwischen 11 000 und 13 000 Mark. Mit den neuen Schrägheck-Modellen 1307 GLS, 1308 S und 1308 GT versucht das amerikanisch regierte französische Automobilwerk Marktanteile zu gewinnen. *auto motor und sport* testete die Simcas der neuen Generation.



Autos in der Kältekammer

Mit abnehmenden Temperaturen sinkt die Startbereitschaft von Verbrennungsmotoren. Doch wie gut Autos anspringen, ist auch von Marke zu Marke unterschiedlich. In einer Kältekammer prüfte die Testabteilung bei -25° 12 verschiedene Fabrikate und kam zu aufschlußreichen Resultaten.

Wasserspiele

Wasser-Sport im wahrsten Sinne des Wortes, Urlaubstips für Freizeit-Kapitäne und exclusive maritime Möbelsachen bietet das nächste Extra von auto motor und sport. Höhepunkt der Exkursion aufs nasse Element ist ein Bericht über amerikanische Offshore-Rennen, bei denen die superstarken Konkurrenten (Foto) Höchstgeschwindigkeiten von knapp 200 Kilometern pro Stunde erreichen.



Erfolgreiches Gespann

Nur so zum Spaß fing Erich Zakowski 1968 an, Renntourenwagen zu bauen. Inzwischen kamen seine Fahrer häufig zu Meisterehren, wie zuletzt Hans Heyer (rechts mit Zakowski). Ein Porträt schildert den Werdegang des Meistermachers.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport“ vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue))

Vorname/Nachname

Postleitzahl Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

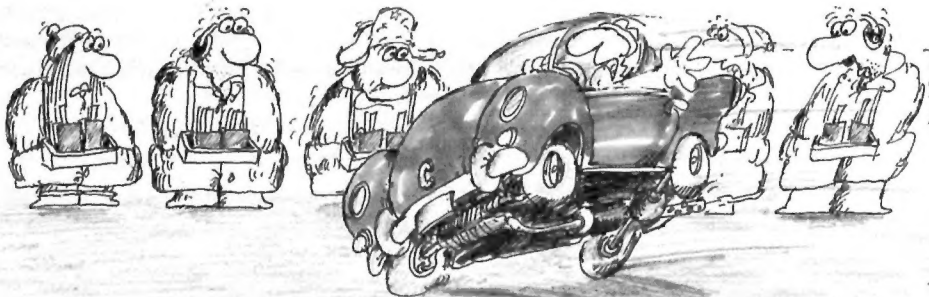
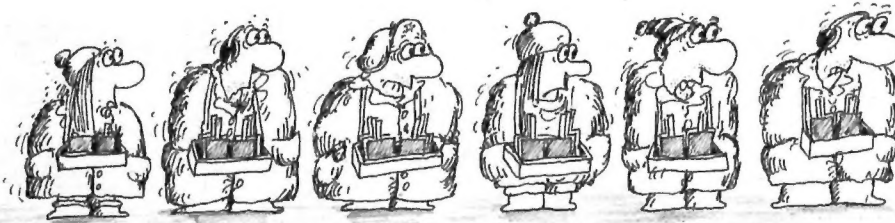
Unterschrift

ams 1/76

CAR-TOON

auto
motor
sport

Eiskunstlauf



Technik rund ums Auto von A-Z

Nach unerwartet starker Nachfrage,
ab sofort wieder lieferbar!

Das Technik-Lexikon von auto motor und sport.
Für Fachleute und solche, die's werden wollen. Für Schulen,
Verbände, Firmen und Werkstätten. Auto-Technik von
„Abblendlicht“ bis „Zylinderzahl“ –
ausführlich erläutert und darstellend
illustriert.

Und so bekommen Sie Ihr Auto-Lexikon
Technik: Einfach untenstehenden
Coupon ausfüllen und den Betrag
auf das angegebene Konto überweisen.

**auto
motor
und sport**



Bestellung Auto-Lexikon Technik

Bitte senden Sie mir:

____ Exemplar(e) Auto-Lexikon
Technik zum Preis von DM 16,–
zuzügl. DM 2,– Porto.

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit
dieser Bestellung auf das
Postscheckkonto 6724-704
überwiesen.

☐ liegt als Scheck bei.

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Lieferung nur bei Vorauszahlung.

MOTOR-PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

(Bitte Ihre genaue Anschrift
möglichst in Druckbuchstaben
angeben.)

Name _____

()
PLZ, Ort _____

Straße _____

Datum _____

Unterschrift _____

Bitte ausschneiden und absenden.

AMS 1/76

16

Dreihändig drehen schmeckt. Echt.



**Linke Hand
&
Rechte Hand
&
Schwarze Hand
von
Roth-Händle**

50 Gramm Cigaretten-Tabak 1 DM 2,25
Für SCHWARZE HAND gibt's auch das echte
SCHWARZE HAND Cigarettenpapier.